



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>

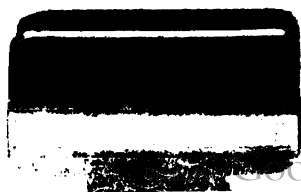
UC-NRLF



\$B 97 363

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF CALIFORNIA.

Class



Die.
deutschen Dampfersubventionen,
ihre Entstehung, Begründung
und ihre volkswirtschaftlichen Wirkungen.



Von

Dr. Georg Jaensch,
" "
Ober-Postpraktikant in Berlin (Reichs-Postamt).



Selbstverlag des Verfassers.

Druck von F. A. Günther & Sohn, Berlin W 35
1907.

HE 743
G3J2

GENERAL

Meinen Eltern
in Dankbarkeit gewidmet.

168348

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Einleitung. Allgemeines über staatliche Unterstützung der Seeschifffahrt	1
Kapitel I. Die Entstehung und Entwicklung der subventionierten deutschen Dampferlinien:	
1. Die Linien nach Ostasien und Australien	8
2. Die afrikanische Linie	33
Kapitel II. Begründung und Ziele der deutschen Dampfersubventionen:	
1. Die Linien nach Ostasien und Australien	47
2. Die ostafrikanische Linie	63
Kapitel III. Die Wirkungen der deutschen Dampfersubventionen auf den Handelsverkehr Deutschlands	68
Kapitel IV. Die Wirkungen auf den Postverkehr	86
Kapitel V. Die Wirkungen auf die deutsche Schiffbauindustrie	90
Kapitel VI. Die Wirkung auf die nicht subventionierten Reedereien	97
Kapitel VII. Die finanzielle Wirkung der Subventionen auf die beteiligten Reedereien:	
1. Der Norddeutsche Lloyd	106
2. Die Deutsche Ostafrika-Linie	116
Schluss	124

A n l a g e n.

Anlage 1. Gesetz, betreffend Postdampfschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern vom 6. April 1885	126
Anlage 2. Vertrag vom 3./4. Juli 1885 über die Einrichtung und Unterhaltung deutscher Postdampfschiffsverbindungen mit Ostasien und Australien	128
Anlage 3. Auszug aus dem Nachtragsvertrage vom 15./10. Mai 1893	135
Anlage 4. Auszug aus dem Vertrage vom ^{30. Oktober} _{12. September} 1898 über die Unterhaltung deutscher Postdampfschiffsverbindungen mit Ostasien und Australien	137

Anlage 5. Auszug aus dem Vertrage vom 9./5. Mai 1890 über die Einrichtung und den Betrieb einer regelmässigen deutschen Postdampferverbindung mit Ostafrika	142
Anlage 6. Auszug aus dem Vertrage vom 21./9. Juli 1900 über die Einrichtung und die Unterhaltung von Postdampferverbindungen mit Afrika	144
Anlage 7. Frachtverkehr auf der ostasiatischen Linie	148
Anlage 8. Frachtverkehr auf der australischen Linie	150
Anlage 9. Frachtverkehr auf der afrikanischen Linie	152
Anlage 10. Personenverkehr auf den Reichspostdampfern	154
Anlage 11. Übersicht über den deutschen Handelsverkehr mit China	155
Anlage 12. Übersicht über den deutschen Handelsverkehr mit Japan	155
Anlage 13. Übersicht über den deutschen Handelsverkehr mit Britisch-Australien	156
Anlage 14a, b, c. Übersicht über den deutschen Handelsverkehr mit Ost- und Südafrika	157
Anlage 15. Übersicht über den Postverkehr des Reichspostgebiets mit China, Japan und Australien	160
Anlage 16. Übersicht über den Postverkehr des Reichspostgebiets mit Ost- und Südafrika	161
Anlage 17. Verzeichnis der auf deutschen Werften gebauten Reichspostdampfer des Norddeutschen Lloyd	162
Anlage 18. Verzeichnis der auf deutschen Werften gebauten Reichspostdampfer der Deutschen Ostafrika-Linie	164
Anlage 19. Auf deutschen Werften ausgeführte Umbauten usw. von Reichspostdampfern des Norddeutschen Lloyd	165
Übersichtskarte über die Reichspostdampferlinien nach dem Stande vom Jahre 1906.	

Abkürzungen.

- Amtsbl. d. R. P. A., Verf. — Amtsblatt des Reichs-Postamts, Verfügung.
 Archiv f. P. u. T. — Archiv für Post und Telegraphie.
 Drucks. d. R. — Amtliche Drucksachen des Reichstags (bzw. Anlagen zu den Verhandlungen des Reichstags).
 Reichsanz. — Reichs- und Preussischer Staatsanzeiger.
 Sten. Ber. d. R. — Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags.
 Zentralbl. f. d. D. R. — Zentralblatt für das Deutsche Reich.



Literaturverzeichnis.

Amtsblatt des Reichs-Postamts.

Anneck, W. Die staatlich subventionierten Dampferlinien in Deutschland (in Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, Jahrgang 1886, S. 47 ff.).

Archiv für Post und Telegraphie, Jahrgänge 1895 und 1899 bis 1905.

Baasch, Dr. Ernst. Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaus und der Schiffbaupolitik. Hamburg 1899.

Borgh, R. van der. Handel und Handelspolitik. Leipzig 1900.

Derselbe. „Dampfersubvention“ in Elsters Wörterbuch der Volkswirtschaft. Jena 1898, Band 1.

Derselbe. „Schiffahrt (Schiffahrtspolitik)“, ebenda, Band 2.

Busley, C. Der Kampf um den ostasiatischen Handel. Vortrag, gedruckt bei Trowitzsch & Sohn, Berlin 1897.

Conrad, Prof. Dr. J. Grundriss zum Studium der politischen Ökonomie (Teil II: Volkswirtschaftspolitik). Jena 1904.

Englands Gewinn am Zwischenhandel. Abgedruckt in Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft, Jahrgang 1885 unter „Kleinere Mitteilungen“ (S. 658 ff.).

Entwicklung der deutschen Seeinteressen im letzten Jahrzehnt, Die. Zusammengestellt im Reichs-Marine-Amt. Berlin 1905.

Export, Organ des Zentralvereins für Handelsgeographie und Förderung deutscher Interessen im Auslande. Jahrgänge 1887 bis 1890, 1892, 1900, 1904, 1906.

Germanischer Lloyd, Internationales Register, Jahrgänge 1886 ff.

Greve, Dr. Wilhelm. Seeschiffahrts-Subventionen der Gegenwart. Hamburg 1903.

Handbuch der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft, Hamburg, für 1906.

Handelsarchiv, Deutsches. Herausgegeben im Reichsamt des Innern, Berlin. Jahrgänge 1881, 1885, 1891, 1893, 1894, 1896, 1905.

Jahrbuch der Bremischen Statistik für 1883.

Jahrbuch der Rhedereien und Schiffswerften für 1903, herausgegeben von Fab. Landau. Hamburg 1903.

Jahresbericht der Deutschen Ostafrika-Linie für 1905.

Jahresberichte des Norddeutschen Lloyd von 1887 bis 1906.

Lexis. „Schiffahrt (Politik)“ im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, II. Aufl., Band 6.

Nachrichten für Handel und Industrie. Zusammengestellt im Reichsamt des Innern. Berlin. Jahrgänge 1903 bis 1906.

- Nauticus. Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. Berlin, Jahrgänge 1900 bis 1905.
- Neubaur, Dr. Paul. Die deutschen Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien in zwanzigjährigem Betriebe. Berlin 1906.
- Norddeutsche Lloyd, Der. Geschichte und Handbuch, bearbeitet von Dr. Moritz Lindemann. Bremen 1892.
- Philippovich, von. „Dampfersubventionen“ im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, II. Aufl., Band 3.
- Post-Dampfschiffverbindungen nach aussereuropäischen Ländern (Monatliches Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts).
- Reichs- und Preussischer Staatsanzeiger, 1898, 1899, 1900.
- Schwarz und Dr. Ernst von Halle. Die Schiffbau-Industrie in Deutschland und im Auslande, Teil II: Der deutsche Schiffbau. Berlin 1902.
- Seeinteressen des Deutschen Reichs, Die. Zusammengestellt auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amts. Berlin 1898.
- Statistical Abstract for the United Kingdom from 1889 to 1903, 1890 to 1904.
- Statistiek van den In-, Uit- en Doorvoer (Koninkrijk der Nederlanden), uitgegeven door het Departement van Finantiën. 1892 u. 1904.
- Statistique de la Belgique, Tableau Général du Commerce avec les Pays Étrangers (publié par le Ministre des Finances et des Travaux publics). Jahrgänge 1889 und 1903.
- Statistique générale de la France, Statistique annuelle, année 1889, Paris.
- Statistik der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, Jahrgänge 1885 bis 1904.
- Statistik des Auswärtigen Handels des Österreichisch-Ungarischen Zollgebiets (verfasst und herausgegeben vom Statistischen Departement im k. k. Handelsministerium). 1891 u. 1903.
- Statistik des Deutschen Reichs, Teil: Auswärtiger Handel des deutschen Zollgebiets. Jahrgänge 1883 bis 1904.
- Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. Jahrgänge 1901 und 1905.
- Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags und amtliche Drucksachen hierzu: Sessionen 1881, 1884, 1884/85, 1889/90, 1892/93, 1895/97, 1897/98, 1898/1900.
- Tabellarische Übersichten des Hamburgischen Handels für 1883.
- L'Union Postale. Journal publié par le Bureau International de l'Union Postale Universelle. Berne. Jahrgang 1906.
- Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs für das Jahr 1873.
- Zentralblatt für das Deutsche Reich.



Einleitung.

Allgemeines über staatliche Unterstützung der Seeschifffahrt.

Die Seeschifffahrt ist von jeher als das wichtigste Werkzeug des Aussenhandels erkannt und geschätzt worden. Deswegen sind auch Seeschifffahrts- und äussere Handelspolitik stets Hand in Hand gegangen, deswegen haben alle Kulturstaaten, soweit sie als Küstenländer hierbei überhaupt in Frage kamen, ihre Seeschifffahrt von jeher durch staatliche Massnahmen zu fördern gesucht. Schon im römischen Kaiserreich erhielten die privaten Handelsgesellschaften, die *societates publicanorum*, die hauptsächlich Grosshandel zur See trieben, vom Staate häufig in Gestalt von Holz Unterstützungen für den Schiffbau und dadurch mittelbar für die Belebung der Seeschifffahrt.¹⁾ Später, zur Zeit der italienischen Stadtrepubliken, suchte man die heimische Seeschifffahrt dadurch zu unterstützen, dass man bestimmte Zweige der Schifffahrt oder bestimmte Schifffahrtslinien oder bestimmte Teile des Warenverkehrs ausschliesslich den heimischen Schiffen vorbehielt. So schloss die Republik Venedig fremde Schiffe von der Warenbeförderung nach Venedig aus und verbot Fremden die Einfuhr levantinischer Waren. Ähnlich ging Florenz vor.²⁾ Auch die deutschen Hansestädte betrieben ein solches Ausschliessungssystem: fremde Schiffe durften hanseatische Waren nicht ausführen, Hanseaten durften ausländische Schiffe nicht

¹⁾ Lexis im Handwörterbuch der Staatswissensch., unter „Schifffahrt (Politik)“, Bd. 6, S. 539 ff.

²⁾ van der Borcht in Elsters Wörterbuch der Volkswirtschaft unter „Schifffahrt (Schifffahrtspolitik)“, Bd. 2, S. 469 ff.

befrachten, hanseatische Schiffe durften an Fremde nicht verkauft oder vermietet werden.¹⁾ Dieselbe prohibitive Schifffahrtspolitik wurde von den grösseren Staaten angenommen, nachdem sie durch eine genügende Zusammenschliessung und Verwaltungsorganisation die Fähigkeit zur Verfolgung allgemeiner wirtschaftspolitischer Ziele erlangt hatten. Sie wurde auch beibehalten und sogar teilweise noch weiter ausgebildet, als die Entdeckung Amerikas und des Seewegs nach Ostindien die Seeschifffahrt mehr und mehr zur Trägerin eines die ganze Erde umspannenden Welthandels machte. Am hervorstechendsten in dieser Beziehung sind die englischen Navigationsakte vom Jahre 1651 und 1660, nach denen zur Förderung der englischen Schifffahrt u. a. Waren aus fremden Erdteilen nur auf englischen Schiffen und Waren aus europäischen Ländern nur auf englischen oder dem ausführenden Lande angehörenden Schiffen in England eingeführt werden durften.

Erst mit der Verwendung des Dampfes als Triebkraft trat ein allgemeiner Umschwung in der Schifffahrtspolitik ein. Dank den neuen Betriebsmitteln nahm der Seeverkehr einen derartigen Aufschwung, dass er notwendig die Fesseln des alten verkehrshindernden Systems sprengen musste. Die monopolistischen Bestrebungen verschwinden infolgedessen, die Begünstigungen der nationalen Flagge fallen bei der grossen Mehrzahl der Staaten gänzlich oder doch bis auf wenig bedeutende Reste weg.²⁾ So entfielen im Jahre 1854 auch die letzten Überbleibsel der englischen Navigationsakte.

Ausser dem geschilderten Ausschlussystem ist als Mittel zur Abwehr fremder Schifffahrtskonkurrenten noch das Differentialabgabensystem zu nennen: ausländische Schiffe werden zwar zugelassen, man sucht ihnen aber durch höhere Abgaben (höhere Tonnengelder, Flaggenzuschläge) und durch höhere Zölle den Mitbewerb zu erschweren und damit die eigene Schifffahrt zu fördern. Ausschluss- und Differentialabgaben-

¹⁾ Lexis, a. a. O.

²⁾ Die Küstenschifffahrt ist noch vielfach den heimischen Schiffen vorbehalten, z. B. gänzlich in Russland und den Vereinigten Staaten von Amerika, teilweise in Frankreich und Deutschland.

system sind bisweilen in ein und demselben Lande nebeneinander hergegangen. Heute findet sich auch das Differentialabgabensystem als Massnahme der Schifffahrtspolitik nur noch vereinzelt vor.¹⁾

An die Stelle der abwehrenden Massnahmen sind heute solche positiver Natur getreten. Statt dem Mitbewerb der fremden Schifffahrt durch Ausschliessung oder Beschränkung derselben oder durch Erhebung von Sonderabgaben zu begegnen und dadurch die eigene Schifffahrt nur mittelbar zu fördern, kommen die meisten wichtigeren Staaten jetzt ihrer Seeschifffahrt durch unmittelbare finanzielle Unterstützung zu Hilfe. Aus dem bunten Bilde positiver Unterstützungsmassnahmen heben sich zwei Arten scharf ab: die allgemeine Unterstützung der gesamten heimischen Seeschifffahrt in Form eines Prämiensystems und die besondere Unterstützung einzelner Schifffahrtsgesellschaften zur Unterhaltung bestimmter regelmässiger Dampferlinien.

Anklänge an ein Prämienwesen zur Unterstützung der heimischen Seeschifffahrt finden sich bereits gegen Ende des 15. Jahrhunderts. Die Republik Venedig zahlte damals Prämien für den Bau grösserer Schiffe und für die Fahrt nach Westen.²⁾ Im 17. Jahrhundert gewährte Frankreich für Fahrten zu bestimmten Zwecken oder bestimmter Art Fahrtprämien³⁾ und die Hansestadt Hamburg hat um das Jahr 1744 bereits Schiffbau-
prämien bewilligt.⁴⁾ Von einem systematischen Vorgehen in dieser Beziehung lässt sich jedoch erst seit den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts sprechen. Frankreich machte mit dem Gesetz über die Handelsmarine vom 29. Januar 1881 den Anfang mit einer weitgehenden Prämienpolitik auf dem Gebiete der Seeschifffahrtssubventionen. Ihm sind von grösseren Staaten

¹⁾ Die Vereinigten Staaten von Amerika erheben noch einen Zuschlag von 10% des tarifmässigen Zolls und Frankreich eine sogen. *surtaxe d'entrepôt* auf die indirekte Einfuhr aus europäischen Niederlagen.

²⁾ Lexis a. a. O. S. 549.

³⁾ van der Borght a. a. O. S. 469.

⁴⁾ Baasch, Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaus und der Schiffbau-Politik, S. 24.

Italien, Österreich, Ungarn, die Vereinigten Staaten von Amerika und Japan gefolgt.¹⁾

Die Art der allgemeinen Subventionierung ist verschieden. Sie erfolgt teilweise bei Herstellung des Schiffsmaterials an die Werften in der Form von Bauprämien, teilweise bei der Ausübung des Schiffahrtsgewerbes selbst an die Reedereien in Gestalt von Fahrt- oder Betriebsprämien. Eine Zwischenstellung nehmen die sogenannten Ausrüstungsprämien ein, die von Italien statt der Fahrtsubvention einmalig dem Reeder bei der Fertigstellung der Ausrüstung eines Schiffes gezahlt werden.²⁾ Einzelne Staaten (z. B. Frankreich und Japan) gewähren Bau- und Fahrtprämien nebeneinander, Österreich und Ungarn Betriebs- neben Fahrtprämien.³⁾

Die Höhe der Prämiensätze ist gesetzlich festgelegt. Bei Berechnung der Bausubventionen bildet gewöhnlich — ebenso wie bei der italienischen Ausrüstungsprämie — der Brutto- oder Netto-Raumgehalt des Schiffes den Massstab. Ausserdem sind u. U. noch für die Maschinen, Kessel und Apparate Vergütungen nach dem Gewicht ausgesetzt. Die Fahrtsubventionen werden nach der durchlaufenen Meilenzahl, die Betriebssubventionen nach der Zeit des Inbetriebseins und nach dem Raumgehalt des Schiffes bemessen. Die Fahrt- und Betriebsprämien vermindern sich gewöhnlich der fortschreitenden Abnutzung des Schiffes entsprechend von Jahr zu Jahr. Sie werden bisweilen nur für lange Fahrt, und zur Vermeidung einer doppelten Subventionierung, niemals für Schiffe vertragsmässig subventionierter Linien bewilligt. Die Zahlung der Fahrtprämien bedingt meistens gewisse Gegenleistungen der Reedereien, z. B. die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung der Posten. Während die Bauprämien nur für im Inlande gebaute Schiffe gezahlt werden, weil sie neben der Vermehrung der heimischen

¹⁾ Greve, „Seeschiffahrts-Subventionen der Gegenwart“, S. 18.

²⁾ a. a. O. S. 43 ff.

³⁾ Deutsches Handelsarchiv 1894, I, S. 103 ff. und 1893, I, S. 723 ff. Österreich nennt übrigens die Betriebsprämie „Betriebszuschuss“ und die Fahrtprämie „Reisezuschuss“, Ungarn die erstere „Anschaffungsprämie“, die letztere „Spezialprämie“. Der besseren Übersichtlichkeit wegen sind aber die allgemein üblichen Bezeichnungen angewandt.

Handelsflotte auch der Förderung des heimischen Schiffbaues dienen sollen, sind die Fahrtpremien bisweilen auch für im Auslande gebaute Schiffe zahlbar, dann jedoch in der Regel in verringertem Umfange.¹⁾

Zu den allgemeinen Schifffahrtsunterstützungen können auch die mittelbaren Beihilfen in Gestalt des Erlasses von Zahlungen gerechnet werden. Hierher gehört die Befreiung der Schiffbaumaterialien vom Einfuhrzoll, die Befreiung der heimischen Schiffe von Hafen- und Kanalgebühren, von Ertrags- und Einkommensteuern, sowie das Zugeständnis niedrigerer Eisenbahnfrachten für Schiffbaumaterialien des Inlands.

Grundverschieden von der geschilderten allgemeinen Unterstützung ist die besondere Subventionierung einzelner Schifffahrtslinien, oder wie sie auch kurz genannt wird, die „Dampfersubvention“. Sie entspringt ganz anderen Beweggründen als die allgemeine Subventionierung. Während die letztere die gesamte heimische Schifffahrt und u. U. den heimischen Schiffbau unterstützen und zu grösseren Kraftanstrengungen anspornen will, tritt bei der Dampfersubvention das Interesse der Schifffahrt meistens stark in den Hintergrund, wenn es nicht überhaupt nur noch ein Mittel zum Zweck bildet. Die besondere Subventionierung greift in der Regel dort Platz, wo sich das Bedürfnis eigener regelmässiger Dampferverbindungen zugunsten des überseeischen Handels und Postverkehrs oder der Kolonien eines Staates geltend macht, ohne dass die heimische Schifffahrt imstande wäre, aus eigener Kraft diesem Bedürfnis abzuhelpen. Die Dampfersubvention hat mithin den Zweck, ein an sich nicht rentierendes, aber dem Staate aus wirtschaftlichen oder sonstigen Gründen erwünschtes Schifffahrtsunternehmen rentabel zu gestalten.

Sie erfordert in der Regel auf Grund eines Spezialgesetzes die Abschliessung eines Vertrages zwischen Staat und Reederei. Meistens wird eine Pauschalsumme festgesetzt, die der Staat für Ausführung der Fahrten an die Reederei zu zahlen sich verpflichtet.²⁾ Der Berechnung der Pauschalsumme liegt gewöhnlich

¹⁾ z. B. die sogen. Halbprämie in Japan (Greve, S. 59).

²⁾ Eine Ausnahme hiervon machen Österreich, die Vereinigten Staaten von Amerika sowie teilweise die Niederlande und Dänemark,

eine Ermittlung der zurückzulegenden Entfernungen zugrunde mit der Massgabe, dass für jede gegenüber dem vertragsmässigen Fahrplan zu wenig zurückgelegte Seemeile ein bestimmter Betrag vom Staate einbehalten werden darf. Die Verträge enthalten an erster Stelle die Bestimmungen über den Verlauf der einzelnen subventionierten Linien und über die Anzahl der auszuführenden Fahrten, ferner gewisse Bedingungen, die von dem Unternehmer zu erfüllen sind. Hierher gehört durchweg die unentgeltliche Beförderung der Post¹⁾ und das Einhalten einer bestimmten Mindestgeschwindigkeit, ausserdem vielfach die Obliegenheit, Beamte und Militärpersonen des subventionierenden Staates gegen ermässigte Tarifsätze zu befördern; ferner die Verpflichtung, die Schiffe der subventionierten Linien im Kriegs-falle gegen entsprechende Entschädigung dem Staate zu über-lassen, bisweilen auch die Bedingung, dass die einzustellenden Schiffe im Inlande gebaut sein müssen.

Der Dampfersubvention begegnet man wiederum zuerst in Frankreich, und zwar schon zu Beginn der dreissiger Jahre des vorigen Jahrhunderts.²⁾ Ihm folgte England im Jahre 1837³⁾, die Niederlande im Jahre 1852, Italien gleichfalls in den fünfziger Jahren⁴⁾ und in den nächsten Jahrzehnten in mehr oder weniger grossen Zeitabständen alle übrigen Staaten, die Anspruch auf Beachtung ihrer Seeschifffahrt machen, nämlich Norwegen, Schweden, Dänemark, Österreich, Ungarn, Spanien, Portugal, Deutschland, Russland, die Vereinigten Staaten von Amerika und Japan. Die besonderen Subventionen werden in vereinzeltten Fällen auch an ausländische Reedereien gezahlt.

Deutschland kennt, abgesehen von der Zollbefreiung ausländischer Schiffbaumaterialien und der Herabsetzung der Eisenbahnfrachten für inländisches Schiffbaumaterial, an Massnahmen zur Förderung der Seeschifffahrt lediglich die Dampfer-

¹⁾ Eine unwesentliche Ausnahme hiervon macht Österreich, das dem Triester Lloyd die Beförderung der Paketpost noch besonders bezahlt.

²⁾ Greve, S. 22.

³⁾ a. a. O., S. 76.

⁴⁾ van der Borgh in Elsters Wörterbuch der Volkswirtschaft unter „Dampfersubvention“.

subventionen und hat auch von ihnen bisher nur in verhältnismässig geringem Umfange, nämlich auf den Linien nach Ostasien, Australien und Ost- und Südafrika Gebrauch gemacht.¹⁾ Die Entstehung und Entwicklung dieser subventionierten Dampferlinien, die Begründung ihrer Notwendigkeit und ihre Wirkungen auf die verschiedenen in Frage kommenden Wirtschaftsgebiete sollen den Gegenstand der folgenden Abhandlung bilden.

¹⁾ Die Vergütungen, welche für einige kurze Linien, wie von Sydney nach den Karolinen-, Marianen- und Marshallinseln, von Kapstadt nach Swakopmund usw., von der Reichs-Postverwaltung gezahlt werden, bilden in der Hauptsache Entschädigungen für die Herstellung regelmässiger Postverbindungen und kommen deshalb hier nicht in Frage.

Kapitel I.

Die Entstehung und Entwicklung der subventionierten deutschen Dampferlinien.

1. Die Linien nach Ostasien und Australien.

Die Auffassung der Reichsregierung, dass die Seeschifffahrt Deutschlands zugleich mit dem überseeischen Handel der staatlichen Unterstützung durch Einrichtung subventionierter Dampferlinien bedürfe, trat zum ersten Male in einer Denkschrift zutage, die am 6. April 1881 vom Reichskanzler Fürsten Bismarck dem Reichstage zur Kenntnisnahme vorgelegt wurde¹⁾ und das bereits erwähnte französische Gesetz über die Handelsmarine zum Ausgangspunkt hatte. An die Wiedergabe des Wortlauts dieses Gesetzes, das der französischen Handelsmarine erhebliche staatliche Unterstützungen in Gestalt von Schiffbau- und Schifffahrtsprämien zugestand, schloss die Denkschrift eine Besprechung der einzelnen, dem französischen Staate aus dem Gesetz erwachsenden Ausgaben (im ersten Jahre über 8 $\frac{1}{2}$ Million, in den folgenden Jahren steigend bis über 10 Millionen Frcs.²⁾ und betonte, dass die französische Regierung ausser diesen neuen Aufwendungen noch nahezu 24 Millionen Frcs. an festen Subventionen auf Grund besonderer Verträge zahle. Nachdem die Denkschrift weiter auf die von England, Italien, Österreich-Ungarn und den Vereinigten Staaten von Amerika ausgesetzten verhältnismässig hohen Schifffahrtssubventionen eingegangen war und den betreffenden Zahlen

¹⁾ Aktenstück Nr. 95 der Drucks. d. R. 1881.

²⁾ In Wirklichkeit haben sich die Aufwendungen schon im ersten vollen Betriebsjahr (1882) auf 10 967 473 Frcs. belaufen und in einem Jahre (1884) haben sie sogar den Betrag von 13 Millionen Frcs. überschritten. (Statistique générale de la France: „Statistique annuelle“, année 1889, S. 299.)

die von Deutschland für Beförderung der Postsendungen im überseeischen Verkehr gezahlte, verschwindend geringe Summe von 200 000 Mark¹⁾ wirkungsvoll gegenübergestellt hatte, klang sie in die Worte aus: „Ob unter den gegebenen Verhältnissen Deutschlands Schifffahrt und Deutschlands Handel gegenüber der durch staatliche Mittel begünstigten Mitbewerbung anderer Nationen in gedeiblicher Weise sich wird entwickeln können, verdient ernste Erwägung.“

Die staatlichen Unterstützungen ausländischer Dampferlinien und die damit erzielten Erfolge fanden ferner wiederholt in einer Denkschrift Erwähnung, die im Anschluss an die Vorlegung der Zusatz-Konvention zum deutsch-chinesischen Freundschafts-, Schifffahrts- und Handelsvertrage unterm 12. Mai 1881 von der Regierung dem Reichstage unterbreitet wurde²⁾ und die an der Hand konsularischer Berichte sowie der amtlichen chinesischen Statistik nachwies, dass der Anteil Deutschlands am Aussen- und Küstenhandel Chinas im Laufe der letzten Jahre nicht unbeträchtlich zurückgegangen sei. Als Mittel zur Beseitigung dieses Missstandes wird in einem der konsularischen Berichte u. a. die Einrichtung regelmässiger Dampferfahrten zwischen Deutschland und China anempfohlen.

Hatte sich die Reichsregierung in den erwähnten beiden Denkschriften erst gewissermassen verblümt zur Subventionspolitik bekannt, so gipfelte eine dritte Denkschrift vom 27. Mai desselben Jahres³⁾ geradezu in der Erklärung, dass die deutsche Schifffahrt und der deutsche Handel auf den Linien nach Ostasien und Australien der staatlichen Unterstützung künftig kaum noch würden entbehren können, wenn eine Konkurrenz mit den subventionierten Linien anderer Nationen überhaupt noch in Frage kommen solle. Die Denkschrift entnahm ihren Inhalt zwei Berichten des Kaiserlichen Gesandten in Peking sowie des Kaiserlichen Generalkonsuls für Australien und erörterte eingehend die Massregeln, die nach Lage der Verhältnisse zur

¹⁾ Hierbei handelte es sich lediglich um Vergütungen, die nach dem Gewichte der beförderten Sendungen bemessen waren.

²⁾ Aktenstück Nr. 126 der Drucks. d. R. 1881.

³⁾ Aktenstück Nr. 200 der Drucks. d. R. 1881.

Erhaltung und Hebung des deutschen Ausfuhrhandels nach Ostasien, Australien und der Südsee erforderlich erschienen.

Von der Vorlage eines bezüglichen Gesetzentwurfs sah indes die Reichsregierung immer noch ab, weil sie aus der erst im Jahre 1880 erfolgten Ablehnung der Samoavorlage entnehmen zu müssen glaubte, dass die Mehrheit der Volksvertretung der Gewährung von staatlichen Beihilfen zurzeit nicht in ausreichendem Masse geneigt wäre.¹⁾

Aus ihrer abwartenden Haltung trat die Reichsregierung erst im Jahre 1884 heraus, nachdem sich allmählich eine günstigere Stimmung für überseeische Politik im Lande bemerkbar gemacht hatte. Unterm 23. Mai 1884 unterbreitete sie dem Reichstage den ersten Entwurf eines Gesetzes „betreffend die Verwendung von Geldmitteln aus Reichsfonds zur Einrichtung und Unterhaltung von Post-Dampfschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern.“²⁾ Dadurch sollte der Reichskanzler ermächtigt werden, die Einrichtung und Unterhaltung regelmässiger Post-Dampfschiffsverbindungen zwischen Deutschland einerseits und Ostasien sowie Australien anderseits auf eine Dauer bis zu 15 Jahren an geeignete Privatunternehmer zu übertragen und in den hierüber abzuschliessenden Verträgen Beihilfen bis zum Höchstsatze von jährlich 4 000 000 Mark aus Reichsmitteln zu bewilligen. Die Ausgaben sollten auf den Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung genommen werden, weil das Hauptgewicht auf die Regelmässigkeit und Schnelligkeit der Dampferverbindungen gelegt war und diese Gesichtspunkte bei der Beförderung der Posten vornehmlich in Frage kamen. In Wirklichkeit verfolgte man jedoch hiermit einen taktischen Zweck: durch Zurückstellung der politischen Gesichtspunkte sollte vermieden werden, dass die öffentliche Aufmerksamkeit vorzeitig auf die kolonialen Pläne der Regierung gelenkt würde und dass sich die allen Kolonialbestrebungen abgeneigten Parteien etwa deswegen von vornherein der Vorlage ablehnend gegenüberstellten.

Nach der dem Gesetzentwurfe beigegebenen Begründung war die Einrichtung folgender Postdampferlinien in Aussicht genommen:

¹⁾ Begleitschreiben zu dem angezogenen Aktenstück.

²⁾ Aktenstück Nr. 111 der Drucks. d. R. 1884.

I. Für den Verkehr mit Ostasien.

1. eine Hauptlinie von der Elbe oder Weser über Rotterdam bzw. Antwerpen, Neapel, Port-Said, Suez, Aden, Colombo und Singapore nach Hongkong;

2. eine Zweiglinie von Hongkong über Schanghai, Nagasaki und einen noch zu bezeichnenden koreanischen Hafen nach Yokohama.

II. Für den Verkehr mit Australien.

1. eine Hauptlinie von der Elbe oder Weser über Neapel, Port-Said, Suez, Aden, King Georges Sound, Adelaide und Melbourne nach Sydney;

2. eine Zweiglinie von Sydney über Auckland, Tonga, Samoa-Inseln und Brisbane zurück nach Sydney.

Als Posthafen für beide Hauptlinien war Neapel vorgesehen, d. h. dort sollten mit Rücksicht auf die schnellere Landbeförderung auf der Ausreise die abgehenden Posten eingenommen und auf der Heimreise die ankommenden Posten abgeliefert werden.

Welche Bedeutung man auch in nichtamtlichen Kreisen dem Plane der Regierung beimass, erhellt am besten daraus, dass alsbald nach dem Bekanntwerden des Gesetzentwurfs sich sämtliche grösseren Tageszeitungen ohne Unterschied der Partei-richtung in längeren Artikeln mit der Angelegenheit beschäftigten. Wenngleich darunter auch absprechende Urteile nicht fehlten, so war doch nicht zu verkennen, dass der überwiegende Teil der Presse über die Grundidee des Planes durchaus günstig urteilte. Auch in einer grossen Zahl besonderer Denkschriften wurde die Frage nach allen Seiten hin beleuchtet, und in den Handelskammern und sonstigen Vertretungen von Handel und Industrie fand sie die lebhafteste Erörterung.¹⁾

Im Reichstage wurde der Gesetzentwurf nach eintägiger Beratung an die Budgetkommission verwiesen. Bevor diese über den Gegenstand zu einer Entscheidung gelangte, trat am 28. Juni der Schluss des Reichstags ein, sodass die Angelegenheit für jene Legislaturperiode unerledigt blieb.

¹⁾ W. Anneck: „Die staatlich subventionierten Dampferlinien in Deutschland“ in Schmollers Jahrbuch pp., Leipzig 1886, S. 52.

Doch war die Teilnahme des deutschen Volkes an der Vorlage damit keineswegs erschöpft. Im Gegenteil stand die Frage in dem nunmehr beginnenden Wahlkampfe zusammen mit der neu angebahnten Kolonialpolitik im Vordergrund des Interesses.¹⁾ Die Reichsregierung trug daher gewissermassen nur dieser Stimmung Rechnung, wenn sie sofort bei Beginn der nächsten Session am 20. November desselben Jahres dem Reichstage von neuem den Entwurf eines Gesetzes „betreffend Post-Dampfschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern“ vorlegte.²⁾ Der neue Entwurf wies gegenüber seinem Vorgänger wesentliche Erweiterungen auf. Ausser den Linien nach Ostasien und Australien waren regelmässige Post-Dampfschiffsverbindungen nach Afrika in Aussicht genommen und für den Verkehr nach Ostasien war eine Mittelmeer-Zweiglinie von Triest (bzw. Venedig) über Brindisi, oder von Genua über Neapel nach Alexandrien vorgesehen, die zugleich als Zugangslinie für die australische Hauptlinie dienen sollte. Für die Einbringung der afrikanischen Linie war der Umstand massgebend gewesen, dass das Deutsche Reich in dem abgelaufenen Jahr (1884) seine Zuschauerrolle in der Kolonialpolitik aufgegeben und die Gebiete von Kamerun, Togo und Deutsch-Südwestafrika unter seinen Schutz genommen hatte. Die Mittelmeer-Zweiglinie dagegen sollte, da die Hauptlinie nach dem neuen Gesetzentwurf keinen südeuropäischen Hafen anliief, in erster Reihe der Post und den Reisenden den weiten Umweg um Gibraltar ersparen; sie sollte ferner im Verein mit der Eisenbahn Alexandrien—Suez die damals noch sehr zeitraubende Fahrt durch den Suezkanal entbehrlich machen und endlich einen Teil des zeitweise sehr lebhaften Verkehrs zwischen Europa und Ägypten vermitteln. Den Erweiterungen entsprechend waren die zu bewilligenden Beihilfen statt auf 4 000 000 auf 5 400 000 M. festgesetzt. Von der Erhöhung entfielen 1 000 000 M. auf die Afrika-Linie und 400 000 M. auf die Mittelmeer-Zweiglinie.

Bei dem neuen Gesetzentwurf standen nicht mehr wie bei dem ersten die postalischen Interessen im Vordergrund. Es war vielmehr das Hauptgewicht auf die handelspolitischen, und

¹⁾ a. a. O. Ferner Abg. Richter in der Reichstagssitzung vom 14. März 1885 (Sten. Ber. d. R. 1884/85, Bd. 3, S. 1816).

²⁾ Aktenstück Nr. 16 der Drucks. d. R. 1884/85.

soweit Afrika in Frage kam, auf die kolonialpolitischen Gesichtspunkte gelegt. Solcher Allgemeinheit der angestrebten Ziele entsprechend hatten auch Bayern und Württemberg sich bereitwilligst zur Beteiligung an der Aufbringung der erforderlichen Mittel verstanden. Da diese beiden Bundesstaaten in bezug auf den Postetat aber ausserhalb der Reichsgemeinschaft stehen, so war die in der ersten Vorlage beabsichtigte Übernahme der Subventionsbeträge auf den Etat der Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung nicht mehr angängig. Die geplanten Ausgaben wurden deshalb auf den Etat des Reichsamts des Innern verwiesen.¹⁾

Schon am 1. Dezember kam die Vorlage im Reichstage zur ersten Beratung und wurde noch an demselben Tage einer Kommission von 21 Mitgliedern überwiesen. Diese unterzog den Gesetzentwurf in der Zeit vom 9. Dezember 1884 bis zum 30. Januar 1885 in 13 Sitzungen einer eingehenden Vorberatung, gelangte aber trotz so langwieriger Verhandlungen nur zu Entschlüssen voller Widersprüche, so dass sie sich veranlasst sah, in dem unterm 18. Februar dem Reichstag erstatteten Berichte²⁾ sich jeden Antrags zu enthalten. Die zweite Lesung im Plenum ging dann in den Tagen vom 12. bis 17. März in langen, teilweise recht erregten Verhandlungen vor sich. Die dritte Lesung folgte am 23. März. Sogar der Reichskanzler Fürst Bismarck griff wiederholt in längeren Ausführungen in die Debatte ein. Als Gegner der Vorlage traten insbesondere diejenigen Parteien auf, welche der Kolonialpolitik ablehnend gegenüberstanden und in dem Gesetz lediglich eine Unterstützung dieser Politik sahen, sowie diejenigen Parteien, welche jedes Eingreifen des Reichs in öffentliche Verkehrsangelegenheiten grundsätzlich bekämpften. Schliesslich wurde die ostasiatische Linie mit unbestrittener Mehrheit, die australische Linie mit der geringen Mehrheit von 166 gegen 152 Stimmen angenommen. Die afrikanische Linie wurde mit 166 gegen 157 Stimmen abgelehnt.

Im Laufe der Verhandlungen hatte der Gesetzentwurf die aus der Anlage I ersichtliche teilweise veränderte Fassung

¹⁾ Staatssekretär von Stephan in der Reichstagssitzung vom 1. Dezember 1884 (Sten. Ber. d. R. 1884/85, Bd. 1, S. 120/21).

²⁾ Aktenstück Nr. 208 der Drucks. d. R. 1884/85.

erhalten. Von den Änderungen ist in erster Linie bemerkenswert, dass eine Anzahl Bedingungen, unter denen die Einrichtung der zu subventionierenden Dampferlinien den Unternehmern übertragen werden sollte, auf Anregung der Kommission als Anlage in das Gesetz aufgenommen worden war. Hierdurch erhielt der Reichstag einen gewissen Einfluss auf die zwischen der Regierung und den Unternehmern abzuschliessenden Verträge. Ferner war die Mittelmeerlinie im Gegensatz zu dem Regierungsentwurf im § 2 des Gesetzes in den Einzelheiten ihres Verlaufs genau festgelegt worden, ein Umstand, der in nicht zu ferner Zeit Anlass zu einem Abänderungsgesetze geben sollte. Endlich hatte im § 1 das Wort „Unternehmer“ den Zusatz „deutsche“ erhalten, wodurch ausländische Dampfschiffsgesellschaften erfreulicherweise von einer Bewerbung um die Subventionslinien von vornherein ausgeschlossen wurden. Infolge der Ablehnung der Afrikalinie war die Subvention einschliesslich der Mittelmeer-Zweiglinie auf 4 400 000 M. herabgesetzt worden.

Da § 1 des Gesetzes den Weg der engeren Submission vorschrieb, so wurden alsbald mehrere Hamburger und Bremer Schiffahrtsgesellschaften von der Reichsregierung zur Einreichung von Angeboten aufgefordert. Unter ihnen erhielt der Norddeutsche Lloyd in Bremen den Zuschlag. Abgesehen von den günstigen Angebotsbedingungen glaubte die Reichsregierung annehmen zu dürfen, dass diese seit nahezu drei Jahrzehnten bestehende hochangesehene Reederei¹⁾ eine ausreichende Gewähr für die erforderliche Leistungsfähigkeit böte. Insbesondere hatte der Norddeutsche Lloyd aus dem nordamerikanischen Schnelldampferverkehr wenigstens für den ersten Bedarf sofort geeignetes Schiffsmaterial zur Verfügung. Die Vergebung sämtlicher Linien

¹⁾ Der Norddeutsche Lloyd war i. J. 1857 als Aktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von 4 000 000 Talern Gold gegründet worden. Seine Aufgabe sah er zunächst in der Herstellung ständiger Dampferverbindungen zwischen Bremen und New York. Daneben wurden nach und nach Verbindungen nach Hull (England), nach Baltimore, nach Westindien und Mittelamerika sowie nach Südamerika (Brasilien und La Plata) eingerichtet. Die Fahrten nach Westindien und Mittelamerika waren i. J. 1884 wegen dauernd ungünstiger Ergebnisse wieder eingestellt worden. Der Raumgehalt der Dampferflotte des Norddeutschen Lloyd belief sich 1884 auf 103 000 Registertonnen brutto. Das Aktien-

an einen einzigen Unternehmer musste der Regierung im Interesse der Einheitlichkeit empfehlenswert erscheinen. Der im Laufe der weiteren Verhandlungen zwischen dem Reichskanzler und dem Norddeutschen Lloyd abgeschlossene Vertrag wurde nach erfolgter Genehmigung durch den Bundesrat am 3./4. Juli 1885 von den vertragschliessenden Teilen unterzeichnet. Seine wichtigsten Bestimmungen sind in der Anlage 2 abgedruckt.

Die Entscheidung, ob ein niederländischer oder belgischer Hafen durch die Dampfer der Hauptlinien anzulaufen sei, war nach Artikel 1 des Vertrags dem Reichskanzler vorbehalten geblieben, weil es ratsam erschien, während der Vertragsdauer dieserhalb etwa notwendig werdende Änderungen kurzerhand bewirken zu können, und weil man hinsichtlich der Erlangung von Hafenvergünstigungen ein geringeres Entgegenkommen der betreffenden holländischen oder belgischen Behörden gewärtigen musste, wenn man sich gesetzlich auf einen bestimmten Hafen festlegte. Der Reichskanzler entschied sich zunächst versuchsweise und dann dauernd für Antwerpen. Der Hafen von Rotterdam, für den wegen seiner günstigen geographischen Lage in Abgeordneten- und Handelskreisen sehr viel Stimmung herrschte, war infolge seiner geringen Tiefe damals noch wenig geeignet.

Hinsichtlich der Ausdehnung der ostasiatischen Haupt- und Zweiglinie wies der Vertrag gegenüber den Absichten des Gesetzentwurfs eine wesentliche Verbesserung auf. Nach letzterem war die Hauptlinie nur bis Hongkong geplant gewesen, während Schanghai lediglich von der japanischen Zweiglinie berührt werden sollte. Dagegen sah der Vertrag die Durchführung der Hauptlinie bis Schanghai vor, unter Beschränkung der Zweiglinie

kapital betrug damals 30 000 000 M. An Personen beförderte der Lloyd i. J. 1884 auf den transozeanischen Linien insgesamt 138 999. An Dividende hatte er in den Jahren 1881–84 12, 5, 10 und $6\frac{1}{2}\%$ gezahlt. Er konnte für sich das Verdienst in Anspruch nehmen, im Jahre 1881 vom europäischen Kontinent aus als erste Schifffahrtsgesellschaft den Schnelldampferverkehr nach New York aufgenommen zu haben. Infolge der Pünktlichkeit seiner Fahrten und namentlich infolge seines Schnelldampferbetriebes spielte er auch für den Postverkehr zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika eine wichtige Rolle.

auf die unmittelbaren Fahrten zwischen Hongkong und Japan. Vom Anlaufen eines koreanischen Hafens wurde mit Genehmigung des Reichskanzlers von vornherein abgesehen, zweifellos wegen des geringen Handelsverkehrs Koreas und wegen des grossen Umweges, den das Anlaufen eines koreanischen Hafens für die Dampfer der Zweiglinie bedeutet hätte.

Es gelangten somit — abgesehen von der Mittelmeer-Zweiglinie — die nachstehenden Fahrten zur Ausführung:

I. Für den Verkehr mit Ostasien.

1. Eine Hauptlinie von Bremerhaven über Antwerpen, Port-Said, Suez, Aden, Colombo, Singapore und Hongkong nach Schanghai.

2. Eine Anschlusslinie von Hongkong über Yokohama, Hiogo und Nagasaki zurück nach Hongkong.

II. Für den Verkehr mit Australien.

1. Eine Hauptlinie von Bremerhaven über Antwerpen, Port-Said, Suez, Aden, Tschagos-Inseln, Adelaide und Melbourne nach Sydney.

2. Eine Anschlusslinie von Sydney über die Tonga-Inseln nach Apia (Samoa-Inseln) und zurück nach Sydney.

Artikel 24 des Vertrags hatte dem Norddeutschen Lloyd für den Beginn der Fahrten eine Frist von 12 Monaten vom Tage der Vertragsvollziehung an bewilligt. Unter genauer Einhaltung dieser Frist verliess am 30. Juni 1886 unter grossen Feierlichkeiten der Dampfer „Oder“ als erster „Reichspostdampfer“¹⁾ die Wesermündung zur Fahrt nach Ostasien. Ihm folgte am 14. Juli der „Salier“ als erster Reichspostdampfer auf der australischen Hauptlinie.

Schon im August 1886 trat die erste Änderung in der Linienführung ein, insofern als seitdem von den Dampfern beider Hauptlinien auf der Aus- und Heimreise Southampton angelaufen

¹⁾ Dieser Name hat sich seitdem für die Dampfer der subventionierten deutschen Linien eingebürgert, im Gegensatz zu den „Postdampfern“, die lediglich für die Beförderung der Post entweder eine feste Vergütung oder Einzelvergütungen nach dem Gewichte der beförderten Postsendungen empfangen.

wird, jedoch nur zur Aufnahme bzw. Ausschiffung von Reisenden, Post und Kontanten¹⁾; der Frachtverkehr blieb nach wie vor ausgeschlossen. Der März des Jahres 1887 brachte eine zweite Änderung; die Dampfer der australischen Hauptlinie liefen fortan in gleicher Weise wie die Schiffe der ostasiatischen Hauptlinie den Hafen von Colombo an Stelle der Tschagos-Inseln an.²⁾ Hierdurch wurde eine vierzehntägige Verbindung mit der Insel Ceylon hergestellt.

Bald darauf erwies sich auf der Mittelmeer-Zweiglinie eine durchgreifende Umgestaltung als notwendig. Gleich bei der Betriebseröffnung der subventionierten Linien war ein Innehalten des Kurses der Mittelmeerlinie unausführbar gewesen, weil zufolge Auftretens der Cholera im südlichen Europa die ägyptische Regierung Quarantänemassregeln zunächst gegen Brindisi und später auch gegen Triest verfügte. Infolgedessen war es unmöglich, Post und Reisende in Alexandrien zu landen, auf dem Landwege durch Ägypten bis Suez zu befördern und dort auf die Dampfer der Hauptlinien überzuführen. Es mussten vielmehr mit Genehmigung des Reichskanzlers die Fahrten der Mittelmeerlinie von Anfang an bis auf weiteres nach Port-Said statt nach Alexandrien gerichtet werden.³⁾ In Port-Said hatte die ägyptische Regierung Vorkehrungen getroffen, dass Post, Reisende und Güter der aus den Quarantänehäfen einlaufenden Dampfer der Zweiglinie ohne längeren Aufenthalt und ohne Berührung des Landes unmittelbar auf die Postdampfer der beiden Hauptlinien und umgekehrt übergeführt werden konnten. Da nach den bisherigen Erfahrungen eine alljährliche Wiederkehr der Quarantänemassregeln und somit ein fortgesetzter Wechsel in dem Endpunkte der Mittelmeerlinie zu befürchten stand, so brachte die Reichsregierung, angeregt durch eine Denkschrift des Norddeutschen Lloyd, unterm 21. Mai 1887 einen Gesetzentwurf ein, wonach der Reichskanzler ermächtigt werden sollte, den Kurs der Mittelmeer-Anschlusslinie abweichend von der im § 2 des Subventionsgesetzes enthaltenen Bestimmung festzusetzen.⁴⁾ Die

1) Amtsbl. d. R. P. A., Verf. Nr. 62 vom 10. Aug. 1886.

2) a. a. O., Verf. Nr. 13 vom 4. März 1887.

3) a. a. O., Verf. Nr. 54 vom 25. Juni 1886.

4) Aktenstück Nr. 157 der Drucks. d. R. 1887.

Massnahme erforderte eine gesetzliche Regelung, weil der Verlauf der Mittelmeerlinie in dem angezogenen Paragraphen genau festgelegt war.

Durch das Gesetz sollte nach den beigegebenen Erläuterungen zugleich die Teilstrecke Triest—Brindisi in Wegfall kommen. Diese war seinerzeit lediglich im Interesse des besseren Gedeihens der Zweiglinie in das Gesetz aufgenommen worden. Man hatte gehofft, österreichische Fracht und österreichische Reisende für die Reichspostdampfer heranzuziehen. Die gehegten Erwartungen hatten sich jedoch nicht im entferntesten erfüllt. Der Verkehr auf der Teilstrecke Triest—Brindisi war vielmehr derart gering, dass auf jeden Dampfer auf der Hinfahrt im Durchschnitt nur 4 Fahrgäste I. Klasse, 2 Fahrgäste II. Klasse und 4 Zwischen-deckreisende entfielen und dass sich die Ladung bei Dampfern von 2000 Registertonnen Brutto-Raumgehalt auf nur 231 Tonnen durchschnittlich belief. Auf der Rückfahrt von Brindisi nach Triest war der Frachtverkehr noch weit geringer.¹⁾ Überdies war die Teilstrecke zufolge von Quarantänemassregeln, die im Anschluss an die ägyptische Quarantäne die italienische Regierung gegen die aus Triest und die österreichisch-ungarische Regierung gegen die aus Brindisi kommenden Schiffe verhängt hatte, bereits während eines längeren Zeitraums ausser Betrieb gewesen.²⁾ Unter solchen Umständen lag der Gedanke nahe, die Mittelmeer-Zweiglinie ein für allemal auf die Strecke Brindisi—Aegypten zu beschränken. Der Norddeutsche Lloyd hatte sich gern bereit erklärt, als Ersatz für den Wegfall der Teilstrecke Triest—Brindisi mit den Dampfern der Hauptlinien den Hafen von Genua anlaufen zu lassen. Dieser bot, nachdem seine Hafenanlagen neuerdings bedeutend verbessert worden waren, gegenüber Triest zweifellos grosse Vorteile. Durch den Mont Cenis, die Gotthard- und die Brennerbahn war er infolge äusserst vorteilhafter Zugverbindungen von allen Seiten leicht erreichbar. Namentlich für ganz Süd- und Südwest-Deutschland, dessen Verkehr am meisten das Anlaufen eines nördlicher als Brindisi gelegenen Mittelmeerhafens

¹⁾ Staatssekretär von Bötticher in der Reichstagesitzung vom 7. Juni 1887 (Sten. Ber. d. R. 1887, Bd. 2, S. 763).

²⁾ Vom August 1886 bis Januar 1887 (Amtsbl. d. R. P. A. Verf. Nr. 62 vom 10. Aug. 1886 und Nr. 5 vom 22. Jan. 1887).

erheischte, lag Genua günstiger als Triest.¹⁾ Von ganz besonderer Bedeutung aber war, dass bei der Wahl von Genua zum Anlaufhafen der Hauptlinien dort sowohl für Reisende wie für eilige Güter ein unmittelbarer Übergang von der Eisenbahn auf die Dampfer der Hauptlinien und umgekehrt ermöglicht und hierdurch der bei Benutzung der Mittelmeer-Zweiglinie unvermeidliche mehrmalige Übergang von einem Schiff auf das andere vermieden wurde. Eine Herabsetzung der Subventionssumme konnte der Wegfall der Teilstrecke Triest—Brindisi nicht zur Folge haben, weil der Verkürzung der Mittelmeer-Zweiglinie um 255 Seemeilen eine durch das Anlaufen von Genua bedingte Verlängerung der Hauptlinien um 492 Seemeilen gegenüberstand, wobei noch zu berücksichtigen blieb, dass die Dampfer der Hauptlinien beträchtlich grösser waren und daher mehr Unterhaltungskosten erforderten als die Dampfer der Mittelmeerlinie.

Nachdem am 17. Juni 1887 der Gesetzentwurf nach kurzen Beratungen vom Reichstag angenommen und unterm 27. Juni vollzogen worden war, wurde vom 15. Juli ab die Mittelmeerlinie dauernd auf die Strecke Brindisi—Port-Said festgesetzt und Genua zum Anlaufhafen für die Dampfer der Hauptlinie bestimmt.²⁾ Durch erstere Massregel entfiel zugleich die Beförderung der Dampferposten auf der Eisenbahn Alexandrien—Suez. Diese Änderung konnte umso unbedenklicher erfolgen, als seit einiger Zeit die mit elektrischen Beleuchtungsapparaten versehenen Schiffe den Suezkanal auch zur Nachtzeit durchfahren durften und damit die Postbeförderung auf dem Wasserwege nur noch ganz unwesentlich zeitraubender als auf dem Landwege Alexandrien—Suez war. Zudem erzielte die Reichsregierung hierdurch eine nicht unbedeutende Ersparnis, da sie die Kosten für die Beförderung der Post durch Ägypten seinerzeit freiwillig übernommen hatte.³⁾

¹⁾ So lagen nach den damaligen Verbindungen die nachbenannten Städte näher an Genua als an Triest: München 69, Augsburg 76, Stuttgart 248, Mannheim 358, Karlsruhe 372, Strassburg 415, Mülhausen (Elsass) 469 km (Drucks. d. R. 1887, S. 1162).

²⁾ Amtsbl. d. R. P. A., Verf. Nr. 65 vom 16. Juli 1887.

³⁾ Über die Höhe dieser Ersparnis liess sich nichts ermitteln.

Schon zu Anfang des nächsten Jahres stellte sich heraus, dass das Anlaufen von Genua durch die Dampfer der Hauptlinien die Mittelmeer-Zweiglinie ganz uneinträglich machte. Obgleich ein gewisser Zeitverlust damit verbunden war, wenn die Reisenden bereits in Genua auf den Dampfer der Hauptlinie übergingen, statt mit der Eisenbahn bis Brindisi zu fahren, von dort aus die Zweiglinie zu benutzen und erst in Port-Said auf die Hauptlinie überzugehen, so wurde diese geringe Verlängerung der Fahrzeit doch gern für die Annehmlichkeit in Kauf genommen, die ganze Seereise auf ein und demselben Schiffe zurücklegen zu können. Infolgedessen lenkte sich fast der gesamte asiatische und australische Personenverkehr — der Frachtverkehr kam bei der Anschlusslinie überhaupt kaum in Frage — von letzterer auf die Hauptlinien. Für den Reiseverkehr nach Agypten vollends hatte, seitdem als Endpunkt an Stelle von Alexandrien das einer Eisenbahnverbindung entbehrende Port-Said getreten war, die Benutzung der Mittelmeerlinie fast gänzlich aufgehört, sodass sich deren Hauptzweck schliesslich auf die Beförderung der Post beschränkte. Die geschilderten Verhältnisse hatten natürlich dauernde Einnahmeausfälle zur Folge und führten schliesslich zu Verhandlungen zwischen der Reichsregierung und dem Norddeutschen Lloyd, in deren Verlauf sich dieser bereit erklärte, unter Verzichtleistung auf die Beihilfe von 400 000 M. die Mittelmeerlinie aufzugeben und zur Entgegennahme und Abgabe der Post von den Dampfern der Hauptlinie neben Genua auch noch Neapel anlaufen zu lassen. Durch letztere Massnahme liess sich die mit Aufgabe der Anschlusslinie verbundene Verzögerung der Postbeförderung auf etwa 18 Stunden herabmindern, ein Zeitverlust, der durch geringe¹⁾ Beschleunigung der Fahrt auf der Strecke Neapel — Colombo unschwer wieder eingebracht werden konnte. Da dem Lloyd durch das Anlaufen eines zweiten italienischen Hafens Kosten in Höhe von ungefähr 116 000 M. erwachsen, so beanspruchte er e. F. hierfür eine Vergütung von 100 000 M.²⁾

¹⁾ Um 0,6 Seemeilen nach Aussage des Regierungsvertreters in der Reichstagssitzung vom 13. März 1893 (Sten. Ber. d. R. 1892/93, Bd. 3, S. 1604).

²⁾ Staatss. von Stephan in der Reichstagssitzung vom 25. Febr. 1893 (Sten. Ber. d. R. 1892/93, Bd. 2, S. 1260). — Die Regierung ersparte dann immer noch $400\,000 - 100\,000 = 300\,000$ M.

Ähnliche Betriebsverluste wie die Mittelmeerlinie hatte infolge geringen Güter- und Personenverkehrs von jeher die Samoa-Zweiglinie aufgewiesen.¹⁾ Hatten bei Einrichtung dieser Linie hauptsächlich politische Interessen den Ausschlag gegeben, so waren diese durch den Samoavertrag vom Jahre 1889, der die Samoa-Inseln für unabhängig und neutral erklärte, vollkommen in den Hintergrund getreten. Auch für die Postbeförderung kam die gedachte Zweiglinie nicht mehr in Frage, seitdem die Schiffe der Postdampferlinie Sydney—Auckland—San Francisco den Hafen von Apia anliefen und dadurch die kürzeste und schnellste Verbindung nach und von den Samoa-Inseln herstellten. Infolgedessen konnte es nicht wundernehmen, wenn im November 1889 ein Antrag auf Aufhebung der Samoa-linie aus der Mitte des Reichstags hervorging.²⁾

Der Antrag ward der Budgetkommission überwiesen und später gleichzeitig mit der Frage der Aufhebung der Mittelmeerlinie seitens der Regierung zum Gegenstand von Verhandlungen mit dem Norddeutschen Lloyd gemacht. Diese führten dahin, dass eine Kürzung der Subventionssumme im Falle der Aufgabe der Samoalinie nicht eintreten, der Lloyd vielmehr zum Ausgleich dafür im Anschluss an die ostasiatische Hauptlinie eine neue Zweiglinie von Singapore über Niederländisch-Ostindien nach Neu-Guinea einrichten sollte. Auf dieser Strecke unterhielt zwar augenblicklich die Neu-Guinea-Kompagnie in Zwischenräumen von 8 Wochen eine Dampferverbindung. Aber abgesehen davon, dass diese Linie den Anforderungen der Pünktlichkeit und Regelmässigkeit nicht genügte, war die Neu-Guinea-Kompagnie damals gerade infolge grosser Betriebsverluste am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angelangt und trug sich deshalb mit der Absicht, die Dampferverbindung ganz eingehen zu lassen. Hier wollte die Reichsregierung einspringen. Zugleich hoffte sie, auf solche Weise zur weiteren gedeihlichen Entwicklung des Neu-Guinea-Schutzgebiets beizutragen. Ferner wurde damit

¹⁾ Diese hatten sich z. B. im Jahre 1889 auf 300000, 1890 auf 311000 und 1891 auf 251415 M. belaufen. (Staatss. von Stephan in der Reichstagsatzung vom 13. März 1893. — Sten. Ber. d. R. 1892/93, Bd. 3, S. 1607.)

²⁾ Sten. Ber. d. R. 1889/90, Bd. 1, S. 355 ff.

dem Norddeutschen Lloyd passende Gelegenheit geboten, die bei Wegfall der Samoalinie freiwerdenden Dampfer alsbald wieder gewinnbringend zu verwenden. Schliesslich versprach man sich von dem geplanten Anlaufen der Insel Java und anderer Inseln des Malayischen Archipels auch eine günstige Einwirkung auf die Erträge der ostasiatischen Hauptlinie.

Was die staatsrechtliche Seite der beabsichtigten Änderungen anlangte, so bedurfte die Erhöhung der Reichsbeihilfe um 100 000 M. für das Anlaufen von Neapel der gesetzlichen Bewilligung. Da man ausserdem für die Neu-Guinea-Linie nach Lage der Verhältnisse eine Geschwindigkeit von 9 Knoten als ausreichend erachtete, in der Anlage zum Subventionsgesetze vom 6. April 1885 aber für alle Linien unterschiedslos eine Mindestgeschwindigkeit von durchschnittlich $11\frac{1}{2}$ Knoten vorgesehen war, so machte auch dieser Punkt eine gesetzliche Regelung erforderlich. Die Reichsregierung legte daher unterm 21. Januar 1893 dem Reichstage den Entwurf eines Gesetzes „zur Ergänzung der Gesetze, betreffend Postdampfschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern vom 6. April 1885 und vom 27. Juni 1887“ vor,¹⁾ durch dessen ersten Paragraphen der Reichskanzler ermächtigt werden sollte, gegen Wegfall der Anschlusslinie im Mittelländischen Meere und der für sie ausgesetzten Beihilfe von jährlich 400 000 M. dem Unternehmer der Postdampfschiffsverbindungen mit Ostasien und Australien für das Anlaufen eines südlichen europäischen Hafens eine Beihilfe bis zum Höchstbetrage von jährlich 100 000 M. aus Reichsmitteln zu bewilligen. § 2 gestattete für überseeische Anschlusslinien ausnahmsweise eine Fahrgeschwindigkeit von weniger als durchschnittlich $11\frac{1}{2}$ Knoten. Die Vorlage, die hinsichtlich des § 1 fast gar keinen Widerspruch und hinsichtlich des § 2 nur bei den kolonialfeindlichen Parteien einige Gegnerschaft fand, wurde am 15. März in der Fassung des Regierungsentwurfs vom Reichstag angenommen und als Gesetz unterm 20. März 1893 verkündigt.

Mit Rücksicht auf die wichtigen Änderungen, die das neue Gesetz in der Einrichtung der Reichs-Postdampferlinien hervor-

¹⁾ Aktenstück Nr. 91 der Drucks, d. R. 1892/93.

rief, erschien die Abschliessung eines Nachtragsvertrags zu dem Vertrage vom 3./4. Juli 1885 geboten. Hierbei liessen sich gleichzeitig die Zugeständnisse, die der Norddeutsche Lloyd im Zusammenhange mit der bevorstehenden Umgestaltung der subventionierten Linien gemacht hatte, sowie die sonstigen während der bisherigen Vertragsdauer notwendig gewordenen Änderungen vertraglich sicherstellen. Dahin gehörte insbesondere der endgültige Wegfall eines koreanischen Anlaufhafens auf der japanischen Anschlusslinie¹⁾ und das Anlaufen von Colombo an Stelle der Tschagos-Inseln auf der australischen Hauptlinie (Artikel 1), ferner die Erhöhung der Geschwindigkeit der Dampfer der Hauptlinien auf der Strecke Neapel—Colombo sowie aller in die Hauptlinien neu einzustellenden Dampfer auf der Strecke Suez—Schanghai bzw. Suez—Sydney (Artikel 4) und schliesslich die Verwendung von Schiffen grösserer Ladefähigkeit auf der ostasiatischen Hauptlinie (Artikel 9). Der Wegfall des koreanischen Anlaufhafens hatte selbstverständlich gemäss Artikel 25 des Vertrags von vornherein eine Kürzung der Subventionssumme, und zwar um annähernd 10 000 M., zur Folge gehabt. Diese Kürzung kam gleichfalls in dem Nachtragsvertrage zum Ausdruck. Die staatliche Beihilfe belief sich demnach künftig auf 4 090 000 M.²⁾ Der Nachtragsvertrag wurde am 15./10. Mai 1893 von den vertragschliessenden Teilen unterzeichnet.³⁾ Seine wichtigsten Bestimmungen sind in der Anlage 3 wiedergegeben. Alle durch das Gesetz vom 20. März 1893 bedingten Umgestaltungen (Wegfall der Mittelmeer- und der Samoa-Zweiglinie, Anlaufen von Neapel und Einrichtung der Anschlusslinie Singa-pore—Deutsch-Neu-Guinea) sind im Laufe des Monats Mai 1893 eingetreten.

Inzwischen hatte sich mit immer grösserer Deutlichkeit gezeigt, dass die ostasiatische Hauptlinie nicht mehr den

¹⁾ Ein solcher war seither noch niemals angelaufen worden.

²⁾ 4 000 000 für die ostasiatische und australische Hauptlinie und für die Anschlusslinien nach Japan und Neu-Guinea,
+ 100 000 für das Anlegen in Neapel,
— 10 000 für Wegfall des koreanischen Anlaufhafens.

³⁾ Veröffentlicht im Zentralbl. f. d. D. R., S. 146 ff.

Anforderungen gerecht zu werden vermochte, die im Hinblick auf die zunehmende Konkurrenz ausländischer subventionierter Dampferunternehmungen und auf den sich stetig steigenden Verkehr an sie gestellt werden mussten. Es mehrten sich die Fälle, wo die zur Versendung bereitgestellten Güter aus Mangel an Laderaum von den Reichspostdampfern nicht aufgenommen werden konnten. Schon im Jahre 1889 hatten aus diesem Grunde die deutschen Handelsinteressenten die baldige Herstellung einer vierzehntägigen Verbindung mit Ostasien beantragt. Die dieserhalb mit dem Norddeutschen Lloyd eingeleiteten Verhandlungen wegen Verdoppelung der Fahrten waren jedoch daran gescheitert, dass sich über die Erweiterungsbedingungen ein Einverständnis nicht erzielen liess. Die Leitung des Lloyd hatte es deshalb versucht, dem Mangel an Laderaum zunächst durch Einstellung grösserer Schiffe abzuhelpen, eine Massregel, die man in dem Nachtragsvertrage vom 15./10. Mai 1893 dahin festgelegt hatte, dass der Mindest-Bruttoreaumgehalt der auf der ostasiatischen Hauptlinie zu verwendenden Dampfer von 3000 auf 4500 Registertonnen erhöht wurde. Aber selbst die Verwendung noch weit grösserer Schiffe, wie z. B. der im Jahre 1894 neu eingestellten Doppelschraubendampfer „Prinzregent Luitpold“ und „Prinz Heinrich“ von 6288 und 6263 Registertonnen brutto, vermochte allein dem Übelstande nicht abzuhelpen. Es liess sich vielmehr eine Besserung nur noch von einer Verdoppelung der Fahrten erhoffen, zumal die englische Peninsular & Oriental Steam Navigation Company und die französische Compagnie de Messageries Maritimes schon seit längerer Zeit vierzehntägige subventionierte Verbindungen nach Ostasien eingerichtet hatten und damit eine immer grössere Ablenkung des deutschen Verkehrs auf diese Linien zu befürchten stand. Hierzu kam, dass die genannten ausländischen Gesellschaften auch inzwischen die Geschwindigkeit ihrer Dampfer ostasiatischer Fahrt auf 13 bis 13,5 Seemeilen erhöht hatten, gegenüber 12,6 und 12 Knoten¹⁾ der deutschen Dampfer älterer Herkunft.

In noch stärkerem Masse machten sich die Nachteile zu seltener Fahrten und zu geringer Geschwindigkeit beim Personen-

¹⁾ Artikel 4 des Nachtragsvertrags vom 15./10. Mai 1893.

und Postverkehr geltend. Namentlich in letzterer Hinsicht war bemerkenswert, dass im Jahre 1893 infolge der günstigeren englischen und französischen Schiffsverbindungen von dem gesamten deutschen Korrespondenzverkehr mit Ost- und Süd-asien nur ein Elftel auf den deutschen Postdampfern befördert worden war, während sich der Anteil bei einigermassen gleichmässiger Benutzung aller zwischen Europa und Asien verkehrenden Postdampfer mindestens auf ein Fünftel hätte belaufen müssen. Ebenso wurden natürlich auch von den fremden Postverwaltungen den Reichspostdampfern Briefpostsendungen nur in sehr geringem Umfange zugeführt.

Durch die erörterten Umstände veranlasst, trat die Reichsregierung in erneute Verhandlungen mit dem Norddeutschen Lloyd ein, in deren Verlauf sich dieser bereit erklärte, bei Abschluss eines neuen Vertrags auf 15 Jahre und gegen eine Erhöhung der Reichsbeihilfe um 1½ Million Mark im Verkehr mit China eine vierzehntägige Verbindung herzustellen, die mittelbare Linie nach Japan durch eine unmittelbare zu ersetzen, die Fahrgeschwindigkeit auf den Hauptlinien hinsichtlich der vorhandenen Schiffe auf 13, hinsichtlich der neu einzustellenden auf 13,5¹⁾ Seemeilen zu erhöhen und gewissen Ansprüchen der Marineverwaltung beim Neubau von Reichspostdampfern sowie bei deren Bemannung Rechnung zu tragen.

Auf der Grundlage dieser Vereinbarungen arbeitete die Reichsregierung einen Gesetzentwurf aus und unterbreitete ihn unterm 9. November 1896 dem Reichstage.²⁾ Dieser verwies ihn nach dreitägiger Verhandlung an die Budgetkommission, in der er zufolge inzwischen eintretenden Schlusses der Session unerledigt blieb.

Unter Berücksichtigung der im Laufe der Reichstags- und Kommissionsverhandlungen geltend gemachten Einwände wurde dann ein neuer Entwurf fertiggestellt und am 28. Januar 1898 dem Reichstage vorgelegt.³⁾ Von seinem Vorgänger unterschied

¹⁾ Im letzten Absatze des Artikels 4 des Nachtragsvertrags war diese Verpflichtung auf die Strecken Suez—Schanghai und Suez—Sydney beschränkt geblieben.

²⁾ Aktenstück Nr. 547 der Drucks. d. R. 1895/97.

³⁾ Aktenstück Nr. 103 der Drucks. d. R. 1897/98.

sich der neue Entwurf ausser durch eine weit eingehendere Begründung nur in den Festsetzungen über die einzuhaltende Fahrgeschwindigkeit. Während die in der ersten Vorlage verlangte Geschwindigkeit von 13 Knoten für ältere Schiffe der ostasiatischen Fahrt beibehalten war, wurde für neu zu bauende Schiffe eine solche von 14 Knoten — anstatt 13,5 — gefordert. Auch sollte nach § 3 dem Unternehmer die Verpflichtung auferlegt werden, auf Verlangen des Reichskanzlers innerhalb der Vertragsdauer auf der chinesisch-japanischen und der australischen Hauptlinie für neu zu erbauende Schiffe eine Erhöhung der vertragsmässigen Fahrgeschwindigkeit eintreten zu lassen, soweit auf einer ausländischen Konkurrenz-Postlinie eine Steigerung der vertragsmässigen Geschwindigkeit erfolgte. Diese Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit sollte ohne besondere Gegenleistung des Reichs erfolgen, sofern der Unternehmer der ausländischen Postlinie die für seine Dampfer vorgeschriebene Geschwindigkeit ohne Erhöhung der vertragsmässigen Subvention steigerte. Um der letzten Verpflichtung gerecht werden zu können, wollte der Norddeutsche Lloyd die neu einzustellenden Dampfer sogleich mit einer solchen Maschinenkraft ausstatten, dass sie erforderlichenfalls eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 14,5 – 15 Knoten zu entwickeln vermochten.

Die Leitung der Linien war nach den Verhandlungen mit dem Lloyd derart geplant, dass die Dampfer der Hauptlinie von Hongkong aus ihre Fahrt abwechselnd einmal nach Schanghai, das andere Mal nach Japan fortsetzen und ebenso zurückgeleitet werden sollten. Im Anschluss an den nach Japan gehenden bzw. von dort kommenden Dampfer der Hauptlinie war die Verbindung zwischen Hongkong und Schanghai alle vier Wochen durch einen Zweigdampfer herzustellen, wogegen die bisherige japanische Anschlusslinie in Wegfall kommen sollte. Auf solche Weise liess sich mit Hongkong ein direkter vierzehntägiger Verkehr, mit Schanghai eine vierzehntägige Verbindung, abwechselnd je einmal direkt und einmal indirekt mit Umladung in Hongkong, mit Japan aber an Stelle einer vierwöchentlichen indirekten Verbindung eine ebensolche direkte herstellen. Die Erweiterung des Fahrdienstes kam demnach sowohl dem Verkehr mit China wie dem mit Japan zugute.

Um neben Bremen auch Hamburg in unmittelbare Postdampferverbindung mit Ostasien zu bringen, war nach dem neuen Gesetzentwurfe geplant, die Fahrten allmonatlich einmal in Bremen und einmal in Hamburg beginnen und endigen zu lassen; und zwar sollte unbeschadet der einheitlichen Leitung des Gesamtunternehmens durch den Lloyd sowie der alleinigen Verantwortlichkeit desselben dem Reiche gegenüber die Hamburg-Amerika-Linie unter Einstellung einer Anzahl von ihr neu zu erbauender Dampfer an den ostasiatischen Fahrten beteiligt werden.

Als Entschädigung für die geplante Erweiterung des Fahrdienstes auf der ostasiatischen Linie war auch nach dem neuen Entwurf eine Erhöhung der Reichsbeihilfe um 1500 000 M. und eine Verlängerung des Vertragsverhältnisses um 15 Jahre vorgesehen. Die erste Forderung entsprach den Mehrkosten für die Verdoppelung der Fahrten; die zweite lag darin begründet, dass der Unternehmer genötigt war, behufs Durchführung der geplanten Mehrleistungen zum wenigsten vier neue Schiffe im Werte von mindestens 16 Millionen Mark in die Linie einzustellen, ein Betrag, der bei einer angemessenen Abschreibung von jährlich 5 v. H. erst im Verlaufe von 20 Jahren getilgt war. Mit einer Verlängerung des Vertragsverhältnisses schon einige Jahre vor Ablauf des alten Vertrages trug die Reichsregierung lediglich der Notwendigkeit Rechnung, die oben geschilderten Mißstände sobald wie möglich zu beseitigen. Überdies bildete die jüngst mit der chinesischen Regierung abgeschlossene Vereinbarung über Kiautschou einen verstärkten Grund, die ins Auge gefasste Umgestaltung der Postdampferverbindungen nach Ostasien binnen kürzester Frist ins Leben treten zu lassen.

Da die vorzeitige Vertragsverlängerung auf wiederum 15 Jahre in gleichem Masse der australischen Linie zugute kam, so hatte sich der Norddeutsche Lloyd auch hinsichtlich dieser zu einzelnen Zugeständnissen bereit gefunden. So sollte die Fahrgeschwindigkeit, die auf der australischen Linie nach Artikel 4 des Nachtragsvertrags für die älteren Schiffe bisher zwischen Neapel und Colombo 12,2 und auf den übrigen Strecken 11,5 Knoten betrug, in Zukunft auf der ganzen für die Postbeförderung in Frage kommenden Strecke Neapel—Adelaide für diese älteren Schiffe

auf 12,2 Knoten festgesetzt werden. Ferner sollten die auf der gedachten Linie zu verwendenden Dampfer mindestens 5300 Registertonnen — statt bisher 3000 —, neu zu erbauende sogar 6000 Registertonnen messen. Auch hatte sich der Lloyd wiederum bereit erklärt, erweiterte Verpflichtungen im Interesse der Kriegsmarine zu übernehmen: neue Schiffe der subventionierten Linien wollte er für eine etwaige Verwendung im Kriege schon bei der Herstellung entsprechend einrichten lassen und die etwaige Benutzung sämtlicher Reichspostdampfer zu Kriegszwecken durch Einstellung geeigneter Besatzungsmannschaften erleichtern.

Die erste Beratung des neuen Gesetzentwurfs fand am 15., 17. und 19. Februar 1898 statt. Sie endete mit der Verweisung der Vorlage an eine besondere Kommission von 14 Mitgliedern. Diese empfahl den Gesetzentwurf zur Annahme, indes mit der Änderung, dass die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der australischen Linie und die beabsichtigte Heranziehung Hamburgs zum Ausgangs- und Endhafen der ostasiatischen Fahrt in das Gesetz selbst aufzunehmen seien. Die zweite Beratung im Plenum folgte am 10. und 12., die dritte am 22. März. Das Gesetz wurde mit den von der Kommission vorgeschlagenen Änderungen angenommen und unterm 13. April 1898 verkündigt.

Auf Grund des Gesetzes wurde mit dem Norddeutschen Lloyd unterm ^{30. Oktober}_{12. September} 1898 ein neuer Vertrag¹⁾ abgeschlossen, dessen wichtigste Bestimmungen, soweit sie von denen der früheren Verträge abweichen, in der Anlage 4 zusammengestellt sind. Der Vertrag berücksichtigte sämtliche oben erörterten Zugeständnisse des Lloyd, nur für neu zu erbauende Dampfer der australischen Hauptlinie schrieb er keinen höheren Raumgehalt vor als für die sonstigen Schiffe dieser Linie. Bemerkenswert ist noch, dass der Vertrag entsprechend einer aus der Kommission stammenden Resolution den Reichskanzler ermächtigte, landwirtschaftliche Erzeugnisse, die mit denen der deutschen Landwirtschaft konkurrieren, von der Ein-

¹⁾ Veröffentlicht im Reichsanzeiger vom 19. November und im Amtsbl. d. R. P. A. Nr. 62/1898.

fuhr durch die Reichspostdampfer auszuschliessen.¹⁾ Die Subvention ist im Artikel 35 gemäss ihrer Erhöhung um 1½ Millionen Mark auf 5 590 000 M. festgesetzt.

Der Vertrag sollte nach Artikel 39 mit dem 1. April 1899 in Kraft treten. Dementsprechend war der Beginn der vierzehntägigen ostasiatischen Fahrten im Artikel 34 für den Monat April vorgeschrieben. Da sich jedoch die Indienstellung der für die ostasiatische Fahrt neu zu erbauenden Dampfer vor Ende September 1899 nicht ermöglichen liess und man zur Vermeidung eines ungünstigen Eindrucks den neuen Verkehr nicht vorher mit minderwertigen Aushilfsschiffen beginnen wollte, so wurde mittels Nachtragsvertrags vom 24./18. März 1899²⁾ der Beginn der fünfzehnjährigen Vertragsdauer auf den 1. Oktober 1899 verlegt. Inzwischen schloss der Lloyd mit Genehmigung des Reichskanzlers mit der Hamburg-Amerika-Linie ein Abkommen,³⁾ wonach letztere sich an den Reichspostdampferfahrten nach Ostasien durch Stellung eines Teils der erforderlichen Dampfer beteiligte, ohne indes ihrerseits mit der Reichsregierung unmittelbar in Verbindung zu treten. Letzterer gegenüber verblieb vielmehr die Vertretung nach wie vor allein beim Norddeutschen Lloyd, dem auch weiterhin die alleinige Leitung des Betriebs wie die Verantwortlichkeit für die Erfüllung der vertragsmässigen Verpflichtungen oblag.

Noch ehe die verdoppelten Fahrten auf der ostasiatischen Linie begannen, wurde dem letzten Absatz im Artikel 1 des neuen Vertrags entsprechend eine Änderung dahin getroffen, dass — unter Wegfall der chinesischen Anschlusslinie Hongkong-Schanghai — beide asiatischen Hauptlinien über Schanghai nach Yokohama geleitet werden sollten. Der unwesentliche Nachteil, der in der Verlängerung der japanischen Hauptlinie (Artikel 1 unter A 2) infolge deren Umleitung über Schanghai lag, wurde reichlich dadurch ausgeglichen, dass künftig alle 14 Tage (statt nach dem ursprünglichen Plane alle 4 Wochen) ein Dampfer der Hauptlinie bis Japan lief. Ausserdem erhielt Schanghai dadurch

¹⁾ Artikel 26.

²⁾ Veröffentlicht im Reichsanzeiger vom 12. April 1899.

³⁾ Archiv f. P. u. T. 1899, S. 802.

statt einer abwechselnden Verbindung mit Schiffen der Haupt- und der Anschlusslinie eine vierzehntägige Verbindung mit Schiffen der Hauptlinie.

Nach Artikel 1 war der Unternehmer u. a. verpflichtet, auf Verlangen des Reichskanzlers ohne besondere Entschädigung die Dampfer der Hauptlinien einen niederländischen und einen belgischen Hafen anlaufen zu lassen. Diese neue Vertragsbestimmung entsprach dem dringenden Wunsche zahlreicher rheinländischer Handelskammern, die nach Ostasien fahrenden Reichspostdampfer möchten wenigstens bei einem Teile der Fahrten auch in Rotterdam anlegen, damit den industriellen Unternehmungen Westdeutschlands die Möglichkeit geboten wäre, ihre Ausfuhr Güter nach Ostasien jenen Dampfern unter Benutzung des billigeren Rheinschiffahrtsweges in Rotterdam — statt wie bisher in Antwerpen — zuzuführen. Nach Beseitigung einiger entgegenstehenden Schwierigkeiten wurde denn auch vom Reichskanzler verfügt, dass vom Juni 1900 ab die von Bremerhaven ausfahrenden Dampfer der ostasiatischen Linie neben Antwerpen auch Rotterdam anzulaufen hätten. Um die hiermit verbundene Verzögerung auszugleichen, verliessen seitdem die betreffenden Dampfer den Ausgangshafen einen Tag früher als bisher.¹⁾

Ungefähr um dieselbe Zeit wurde auch die Insel Penang an der Westküste Malakkas für die Dampfer der ostasiatischen Hauptlinie als Anlaufhafen eingefügt. Der Lloyd hatte die Erlaubnis hierzu nachgesucht, um von Penang aus im Anschluss an die Reichspostdampfer einen nicht subventionierten regelmässigen Dienst nach der Ostküste Sumatras einrichten zu können.²⁾

Die subventionierten Linien nach Ostasien und Australien gestalteten sich nunmehr wie folgt:

I. Für den Verkehr mit Ostasien.

1. Jeden vierten Dienstag (etwa Woche 1 und 5) eine Fahrt von Bremerhaven über Rotterdam, Antwerpen, Southampton, Genua, Neapel, Port-Said, Suez, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Schanghai, Nagasaki und Hiogo nach Yokohama.

¹⁾ Archiv f. P. u. T. 1900, S. 568.

²⁾ Jahresbericht des Nordd. Lloyd 1900.

— Auf der Heimreise, die in Hamburg endet, wird Rotterdam nicht angelaufen.

2. Jeden vierten Mittwoch (Woche 3 und 7) eine Fahrt von Hamburg, ausser Rotterdam über dieselben Anlaufhäfen wie unter 1, ebenfalls nach Yokohama. — Die Rückfahrt endet in Bremerhaven.

3. Auf der Anschlusslinie nach dem Neu-Guinea-Schutzgebiet in je 8 Wochen eine Fahrt

von Singapore über Batavia, Macassar, Berlinhafen, Friedrich-Wilhelmshafen, Stephansort, Finschhafen, Herbertshöhe und Matupi, Stephansort, Friedrich-Wilhelmshafen, Berlinhafen, Macassar und Batavia zurück nach Singapore.

II. Für den Verkehr mit Australien.

Jeden vierten Mittwoch (Woche 2 und 6 oder 4 und 8) eine Fahrt von Bremerhaven über Antwerpen, Southampton, Genua, Neapel, Port-Said, Suez, Aden, Colombo, Fremantle, Adelaide und Melbourne nach Sydney.

Seit dem Jahre 1900 sind noch einige mehr oder weniger wichtige Änderungen im Verlaufe der Linien eingetreten. Im Jahre 1901 vermehrte der Norddeutsche Lloyd aus eigenem Antriebe für den verkehrsstarken Teil des Jahres die Fahrten der australischen Hauptlinie, indem er fortan mit Genehmigung der Reichsregierung in der Zeit vom September bis Februar jedes Jahres drei- statt vierwöchentlich einen Reichspostdampfer nach Sydney abfertigte. Seit dem Jahre 1905 sind wieder die vierwöchentlichen Fahrten eingetreten, nachdem der Lloyd eine besondere vierwöchentliche Frachtdampferlinie nach Australien eingerichtet und deren Dampfer in die Mitte zwischen die Abfahrt je zweier Reichspostdampfer eingeschoben hatte, sodass nunmehr eine vierzehntägige regelmässige Verbindung nach Australien hergestellt ist.¹⁾

Am 1. Januar 1902 ist mit Genehmigung des Reichs Gibraltar als Anlaufhafen der ostasiatischen Linie ausgehend wie heimkehrend hinzugekommen.²⁾ Hierdurch wird der Personenverkehr gehoben, der naturgemäss zwischen den deutschen Abgangshäfen

¹⁾ Jahresberichte des Nordd. Lloyd 1902 bis 1905.

²⁾ a. a. O. 1902.

und Genua bzw. Neapel ziemlich gering ist, weil die Mehrzahl der Reisenden erst in einem dieser italienischen Häfen zugeht oder auf der Heimfahrt dort bereits den Dampfer verlässt.

Wichtige Änderungen sind in den letzten Jahren auf der Neu-Guinea-Anschlusslinie zu verzeichnen gewesen. Grundlegend dafür war der unterm ^{8. Oktober}_{6. September} 1900 abgeschlossene zweite Nachtrag zum Verträge vom ^{30. Oktober}_{12. September} 1898, nach dessen einzigem Artikel an Stelle der Anschlusslinie von Singapore nach dem deutschen Neu-Guinea-Schutzgebiet und zurück nach Vereinbarung unter den vertragschliessenden Teilen eine oder mehrere Anschlusslinien von Anlaufhäfen der chinesisch-japanischen Hauptlinie nach dem genannten Schutzgebiet und nach den sonstigen Inselgruppen des deutschen Südseeschutzgebiets unter solchen Betriebsbedingungen eingerichtet werden können, dass die Gesamtleistung des Unternehmers auf diesen Anschlusslinien gegenüber der Gesamtleistung der im ursprünglichen Verträge vorgesehenen Neu-Guinea-Linie nicht verringert wird.¹⁾ Demzufolge wurde gegen Ende des Jahres 1900 die Neu-Guinea-Linie bis Sydney ausgedehnt und zugleich, um den im Juni 1899 von Spanien erworbenen Karolinen- und Marianen-Inseln eine bessere Verbindung zu geben, eine neue Zweiglinie Sydney—Neu-Guinea—Karolinen—Marianen—Hongkong eingerichtet. Die Fahrten sollten nur alle 12 Wochen stattfinden.²⁾ Aber schon Ende Dezember 1901 liess man die letztgenannte Linie als zu wenig ertragbringend wieder eingehen.³⁾ Dagegen wurden vom Januar 1902 ab die Fahrten auf der Linie Singapore—Neu-Guinea—Sydney verdoppelt, so dass die Dampfer jetzt alle sechs Wochen verkehrten. Vom Oktober 1904 ab wurde Singapore als Ausgangspunkt der Anschlusslinie aufgegeben. Hierfür trat Yokohama ein. Auf diese Weise ist der Kreis zwischen der

¹⁾ Zentralbl. f. d. D. R., S. 545.

²⁾ Hier und im folgenden die Zeitschrift „L'Union Postale“ Nr. 1/1906.

³⁾ Die Dampferverbindung nach den Karolinen und Marianen wird seitdem gleichzeitig mit einer Verbindung nach den Marshallinseln gegen eine jährliche Vergütung von 120 000 M. durch die Hamburger Jaluit-Gesellschaft hergestellt, die den Handel auf diesen Inselgruppen vorwiegend in Händen hat und infolgedessen ein grosses Interesse an guten Verkehrsverbindungen dahin besitzt.

ostasiatischen und australischen Hauptlinie vollständig geschlossen. Die Verbindungslinie erhielt ihrer neuen Gestaltung entsprechend die Bezeichnung Austral-Japan-Linie. Sie bewegt sich zurzeit — und zwar seit Ausgang des Jahres 1904 in vierwöchigen Zwischenräumen¹⁾ — zwischen den folgenden Häfen: Sydney, Simpsonhafen (Bismarck-Archipel), Friedrich-Wilhelmshafen, Manila, Hongkong, Yokohama, Kobe²⁾ und zurück über Moji, Hongkong, Manila, Friedrich-Wilhelmshafen, Simpsonhafen nach Sydney.

Unerwähnt darf schliesslich nicht bleiben, dass die Hamburg-Amerika-Linie seit Anfang des Jahres 1904 mit Genehmigung der Reichsverwaltung wieder aus dem Reichs-Postdampferdienst ausgeschieden ist. Dafür verzichtete der Norddeutsche Lloyd auf seine Beteiligung an dem Frachtdampferdienst nach Ostasien, den er im Jahre 1898 gemeinsam mit der Hamburg-Amerika-Linie aufgenommen hatte.³⁾

2. Die afrikanische Linie.

Wie bereits im vorigen Teile dieses Kapitels angedeutet worden ist, hatte der zweite Gesetzentwurf des Jahres 1884 neben den ostasiatischen und australischen Linien auch die Einrichtung subventionierter Dampferfahrten nach Afrika ins Auge gefasst. Und zwar war eine Hauptlinie von der deutschen Küste über Rotterdam (bzw. Antwerpen), Havre (bzw. Cherbourg), Gorée (französische Kolonie Senegal), Angra Pequena, Kapstadt, Natal, Delagoa-Bay und Mozambique nach Zanzibar, sowie eine Anschlusslinie von Gorée nach den südlicher gelegenen Küstenplätzen — letztere unter Heranziehung einer bereits ohne Subvention bestehenden deutschen Dampferlinie — geplant gewesen. Die staatliche Beihilfe sollte sich auf höchstens 1000000 M. belaufen. Dieser afrikanische Teil des Gesetzentwurfs hatte in den Verhandlungen des Reichstags von vornherein wenig Beachtung gefunden und war schliesslich mit 166 gegen 157 Stimmen abgelehnt worden. Die Regierung scheint selbst auf

¹⁾ Jahresbericht des Nordd. Lloyd 1905.

²⁾ Schwesterhafen von Hiogo.

³⁾ Jahresberichte des Nordd. Lloyd 1904 und 1898.

diesen Teil der Vorlage nach der ganzen Art seiner Vertretung im Reichstage keinen sonderlichen Wert gelegt zu haben.

Für die Richtigkeit einer solchen Annahme spricht insbesondere der Umstand, dass die Reichsregierung den Plan subventionierter Dampferverbindungen nach Afrika in den nächsten Jahren nicht wieder aufnahm. Erst unterm 5. Januar 1890 trat sie mit einem neuen bezüglichen Gesetzentwurfe hervor, durch den der Reichskanzler ermächtigt werden sollte, „die Einrichtung und Unterhaltung einer regelmässigen Postdampfschiffsverbindung zwischen Deutschland und Ostafrika auf eine Dauer bis zu zehn Jahren an geeignete deutsche Unternehmer im Wege der engeren Submission zu übertragen und in dem hierüber abzuschliessenden Verträge eine Beihilfe bis zum Höchstsatze von jährlich 900 000 M. aus Reichsmitteln zu bewilligen.“¹⁾ Hatte bei dem Entwurf vom Jahre 1884 der Schwerpunkt auf der westlichen Strecke Hamburg—Kapstadt gelegen, die weitere östliche Verbindung bis Zanzibar aber im Hintergrunde gestanden,²⁾ so beschränkte sich im Gegensatze hierzu die neue Vorlage gerade auf die Ostküste Afrikas. Sie sah nach der beigegebenen Begründung nur regelmässige Dampferfahrten von Hamburg durch den Suezkanal bis zur Delagoa-Bay (Lourenço-Marques) vor.

Von einer Berücksichtigung Westafrikas hatte die Regierung Abstand genommen, weil, wie der Staatssekretär von Stephan in den Reichstagsberatungen erklärte, bezüglich Westafrikas inzwischen eine sehr bedeutende Entwicklung eingetreten war und die dortigen Unternehmungen daher augenblicklich der Unterstützung in Gestalt einer Dampferlinie nicht bedurften.³⁾ Ausserdem unterhielt an der Westküste Afrikas die Woermannsche Reederei schon damals ohne staatliche Unterstützung einzelne Dampferlinien, die den Bedürfnissen vor der Hand genügten. Hierzu kam, dass die Kolonialinteressen Ostafrikas derzeit gerade vor denen West- und Südwestafrikas im Vordergrund standen.⁴⁾ Hamburg war als Ausgangshafen vorgesehen, weil es den Hauptsitz der deutsch-ostafrikanischen Handelsbeziehungen bildete.

¹⁾ Aktenstück Nr. 106 der Drucks. d. R. 1889/90.

²⁾ Drucks. d. R. 1884/85, S. 817.

³⁾ Sitzung vom 17. Januar 1890 (Sten. Ber. d. R. 1889/90, S. 1061).

⁴⁾ Drucks. d. R. 1898/1900, S. 4287.

Bis zur Delagoa-Bay sollte die Dampferlinie ausgedehnt werden, weil der dort belegene portugiesische Hafen Lourenço-Marques im allgemeinen als die Grenze für den durch den Suezkanal sich bewegenden Verkehr mit Ostafrika galt und weil ausserdem die damals gerade in starkem Aufblühen befindliche Südafrikanische Republik auf die Verbindung nach diesem Hafen hohen Wert legte, wodurch letzterer ein hervorragender Brennpunkt des Handels zu werden versprach. Wegen der portugiesischen Interessen sollte auch Lissabon angelaufen werden. Im übrigen deutete nur die Begründung des Gesetzentwurfs auf diesen Verlauf der Linie hin. Die Festsetzung der anzulaufenden Häfen sollte in letzter Reihe, wie bei den ostasiatischen und australischen Fahrten, dem Reichskanzler vorbehalten bleiben.

Der Gesetzentwurf wurde bei der ersten Beratung im Reichstage (am 17. Januar 1890) der Budgetkommission überwiesen, aus der er mit zwei unwesentlichen Ergänzungen¹⁾, im übrigen jedoch unverändert hervorging²⁾. Schon am 20. Januar folgte die zweite und am 21. die dritte Lesung. Das Gesetz wurde dabei in der von der Budgetkommission vorgeschlagenen Fassung angenommen und unterm 1. Februar 1890 verkündigt. Die Verhandlungen im Reichstage hatten weit mehr einer Kolonialdebatte als der Beratung über eine Dampfersubventionsvorlage geglichen; der eigentliche Beratungsgegenstand war fast ganz in den Hintergrund getreten. Die kolonialfeindlichen Parteien hatten sich als die einzigen Gegner der Vorlage gezeigt.

Gemäss § 1 des Gesetzes forderte die Regierung eine Anzahl grösserer Schifffahrtsgesellschaften zur Einreichung von Angeboten auf. Mehrere Hamburger Firmen erhielten für ein gemeinsames Angebot den Zuschlag. Nachdem sie zu dem geplanten Zweck eine Aktiengesellschaft unter der Firma „Deutsche Ostafrika-Linie“ mit einem Aktienkapital von 6 000 000 M. gegründet hatten,³⁾ schloss der Reichskanzler unterm 9./5. Mai 1890

¹⁾ Die Ergänzungen bezogen sich auf die Anlage, die im Gegensatz zu den Entwürfen des Jahres 1884 dem Gesetze von vornherein beigefügt war und ebenfalls Anhaltspunkte für den abzuschliessenden Vertrag enthielt.

²⁾ Aktenstück Nr. 130 der Drucks. d. R. 1889/90.

³⁾ Drucks. d. R. 1898/1900, S. 4301.

einen Vertrag mit der Gesellschaft ab.¹⁾ Die wichtigsten Bestimmungen desselben sind, soweit sie sich nicht mit denen des ersten Lloyd-Vertrages decken, in der Anlage 5 zusammengestellt. Während die Erläuterungen zum Gesetzentwurfe nur eine einzige Linie vorgesehen hatten, wies der Vertrag eine Hauptlinie von Hamburg bis Delagoa-Bay sowie, von Zanzibar ausgehend, eine nördliche und eine südliche Küstenlinie auf. Die Hauptlinie sollte nur die wichtigeren Häfen anlaufen, die Küstenlinien dagegen den Anschluss für die kleineren Küstenplätze herstellen. Hierdurch wurde die unerwünschte Verzögerung vermieden, die ein unmittelbares Anlaufen der kleineren Küstenplätze für die Hauptlinie zur Folge gehabt hätte. Überdies war die Massnahme auch deswegen geboten, weil die Dampfer des geplanten Raumgehalts von über 2000 Registertonnen brutto einzelne der kleineren Küstenplätze überhaupt nicht, andere nur mit beträchtlichen Schwierigkeiten hätten anlaufen können. Aus diesem Grunde war für die Dampfer der Küstenlinien ein Bruttoreumgehalt von nur 500 Registertonnen vorgeschrieben. Die Änderung setzte die Unternehmer ausserdem in stand, auf der nördlichen Anschlusslinie 26 statt 13 Fahrten jährlich auszuführen, wodurch den wichtigeren Plätzen des deutschen Interessenskreises der Vorteil einer monatlich zweimaligen Verbindung erwuchs.

Die regelmässigen Fahrten sollten nach Artikel 21 des Vertrags spätestens im März 1891 aufgenommen werden. Vorher hatten jedoch, im Juli 1890 beginnend, wenigstens auf der Hauptlinie drei oder vier vorläufige Fahrten in Zwischenräumen von höchstens je acht Wochen stattzufinden. Demzufolge hat der erste Reichspostdampfer nach Ostafrika am 23. Juli 1890 den Hamburger Hafen verlassen. Die weiteren vorläufigen Fahrten folgten am 17. September und 12. November 1890 sowie am 7. Januar 1891.²⁾ Sie berührten sämtlich dem Vertrage entsprechend die Häfen Rotterdam, Lissabon, Neapel, Port-Said, Suez, Aden, Zanzibar, Daressalam, Mozambique und Delagoa-Bay. Bei der dem Reichskanzler vorbehaltenen Wahl zwischen einem

¹⁾ Veröffentlicht im Zentralbl. f. d. D. R., S. 122 ff.

²⁾ Amtsbl. d. R. P. A., Nr. 37/1890.

niederländischen oder belgischen Hafen hatte sich die Regierung für Rotterdam entschieden, wegen der zwischen diesem Handelsplatz und der Delagoa-Bay bestehenden lebhaften Verkehrsbeziehungen.

Inzwischen war am 1. Juli 1890 das deutsch-englische Abkommen getroffen worden, worin Deutschland zugunsten Englands auf die Erhaltung der Selbständigkeit des Sultanats Zanzibar verzichtete. Dadurch sah sich die Reichsregierung naturgemäss bestimmt, den Handel und Verkehr des ostafrikanischen Schutzgebiets tunlichst unabhängig von Zanzibar zu gestalten. Beim Beginn der regelmässigen Fahrten (4. März 1891) findet sich infolgedessen der Fahrplan sowohl der Hauptlinie wie namentlich der der Küstenlinien wesentlich verändert. Auf der Hauptlinie wurde Daressalam vor Zanzibar angelaufen und als neu waren zwei weitere deutsche Anlaufhäfen, Tanga und Lindi, hinzugekommen. Die Zweiglinien aber waren statt in eine nördliche und eine südliche in eine deutsche und eine portugiesische geschieden, von denen die erstere von Daressalam statt von Zanzibar ausging und eine doppelte Rundfahrt, einmal nach den südlichen, dann nach den nördlichen Küstenplätzen des deutschen Schutzgebiets (unter jedesmaliger Einreihung von Zanzibar) darstellte, während die portugiesische Zweiglinie in Zanzibar ihren Ausgangspunkt nahm und von dort bis zu ihrem Endpunkte Inhambane auf dem Hin- wie auf dem Rückwege lediglich portugiesische Küstenplätze berührte. Die englischen Plätze Lamu, Pemba und Mombassa wurden überhaupt nicht mehr angelaufen.

Die Fahrten gestalteten sich — durchweg vierwöchentlich — wie folgt:

- A. Eine Hauptlinie von Hamburg über Rotterdam, Lissabon, Neapel (Posthafen), Port-Said, Suez, Aden, Tanga, Daressalam, Zanzibar, Lindi und Mozambique nach Delagoa-Bay und ebenso zurück.
- B. Eine Zweiglinie (sogen. deutsche) von Daressalam über Bagamoyo, Zanzibar, Kilwa, Lindi, Mikindani, Lindi, Kilwa, Daressalam, Zanzibar, Bagamoyo, Saadani, Pangani, Tanga, Pangani, Saadani und Bagamoyo wiederum nach Daressalam.

C. Eine Zweiglinie (sogen. portugiesische) von Zanzibar über Ibo, Mozambique, Quelimane, Conçeição (nach Bedarf), Beira (nach Bedarf), Chiloane nach Inhambane und zurück über Quelimane, Mozambique und Ibo nach Zanzibar.

Die Umwandlung der Fahrten unter B in vierwöchentliche an Stelle der im Vertrage für die Zweiglinie B geplanten vierzehntägigen hatte eine Verminderung der Leistungen des Unternehmers nicht zur Folge.

Schon im Jahre 1892 sah sich die Deutsche Ostafrika-Linie veranlasst, ohne Erhöhung der Subvention mit Genehmigung des Reichskanzlers die Hauptlinie bis Durban (Natal) auszudehnen¹⁾, und 1896 ging sie, ebenfalls ohne Erhöhung der staatlichen Beihilfe, zu einer Vermehrung der Fahrten auf der Hauptlinie über, indem sie zunächst die Zeitabstände zwischen den einzelnen Fahrten auf drei Wochen abkürzte und im Jahre 1898 sogar vierzehntägige Fahrten einführte. Mit den Jahren erfuhr auch der Verlauf der Linien im einzelnen verschiedene Änderungen, sodass sich schliesslich der Fahrplan für das Jahr 1900 folgendermassen gestaltete:²⁾

A. Hauptlinie (vierzehntägig).

Ausgehend von Hamburg über Amsterdam bzw. Antwerpen (abwechselnd), Lissabon, Neapel, Port-Said, Suez, Aden, Mombassa (nur vierwöchentlich), Tanga, Daressalam, Zanzibar, Mozambique, Beira, Delagoa-Bay, Durban (nur vierwöchentlich).

Heimkehrend traten in den portugiesischen Besitzungen (alle vier Wochen) Inhambane und Quelimane hinzu. In Europa wurden nach Neapel zunächst Marseille (vierwöchentlich) und statt Amsterdam oder Antwerpen abwechselnd Rotterdam und Vlissingen angelaufen.

B. Nördliche Küstenlinie (vierwöchentlich).

Anschliessend an die ausgehenden Dampfer der Hauptlinie eine Fahrt von Tanga über Pangani, Saadani, Bagamoyo, Daressalam, Zanzibar, Kilwa, Lindi, Mikindani nach Ibo und umgekehrt. Dabei wurden Daressalam und Bagamoyo auf der Fahrt von Norden nach Süden je zweimal, nämlich vor und nach

¹⁾ Amtsbl. d. R. P. A. Nr. 53/1891.

²⁾ Drucks. d. R. 1898/00, S. 4287.

Zanzibar berührt. Der Anschluss an die Hauptdampfer fand für die Richtung Nord—Süd in Daressalam, für die Richtung Süd—Nord in Zanzibar statt.

C. Südliche Küstenlinie (vierwöchentlich).

Fahrt von Beira über Quelimane, Chinde, Parapat nach Mozambique und zurück, mit Anschluss an die Hauptlinie in Beira nach beiden Richtungen und in Mozambique in der Richtung nach Norden.

Inzwischen rückte der Ablauf des mit der Ostafrika-Linie abgeschlossenen Vertrags heran. Da die regelmässigen Fahrten am 4. März 1891 begonnen hatten und vertragsgemäss (Art. 21) die bis dahin ausgeführten vorläufigen Fahrten zum Schlusse der Vertragsdauer von den regelmässigen Fahrten in Abzug gebracht werden sollten, so erreichte der Vertrag gegen Ausgang des Jahres 1900 sein Ende. Die Reichsregierung musste daher, weil ein Wegfall der Subvention nach Lage der Verhältnisse nicht in Frage kam, auf eine erneute gesetzliche Regelung der Angelegenheit Bedacht nehmen.

Bei den zu diesem Zwecke aufgenommenen Vorarbeiten ging die Regierung in erster Linie von der Erwägung aus, dass die seit zwei Jahren ausservertraglich eingeführten vierzehntägigen Fahrten vertragsmässig sicherzustellen seien. Denn die gemachten Erfahrungen hatten bewiesen, dass die vermehrten Verbindungen keine überflüssige Massnahme darstellten, sondern durchaus im Bedürfnis lagen. Die Befriedigung eines solchen Verkehrsbedürfnisses durfte aber nicht auf eine freiwillige Leistung des Unternehmers angewiesen bleiben.

Ferner lag es nach der Auffassung der Reichsregierung sowohl im Interesse des Ansehens der Deutschen Ostafrika-Linie wie im besonderen Interesse des deutsch-ostafrikanischen Schutzgebietes, dass wenigstens auf der Strecke zwischen dem letzten europäischen Hafen (Neapel) und Daressalam als dem Mittelpunkt des deutschen Schutzgebiets die deutsche Linie die gleiche Geschwindigkeit, nämlich von 12 Knoten, wie die Linie Marseille—Zanzibar—Madagaskar der französischen Messageries Maritimes entwickelte.

Im weiteren bedurfte nach Ablauf der zehnjährigen Vertragszeit das ältere in der ostafrikanischen Fahrt verwendete Schiffs-

material einer Verbesserung, ein Ziel, das auch von der Unternehmerin als berechtigt anerkannt wurde. Indessen hatte es bisher gerade die Verwendung älterer Schiffe der Deutschen Ostafrika-Linie möglich gemacht, die grossen Mehrleistungen gegenüber dem Vertrage ohne Erhöhung der Reichsbeihilfe auszuführen. Andererseits hätte die Aufrechterhaltung des vierzehntägigen Dienstes mit einem der Entwicklung der Verhältnisse entsprechenden, d. h. in den wesentlichen Bestandteilen zu erneuernden Schiffsmaterial eine so bedeutende Erhöhung der Subvention erfordert, wie sie die Regierung von der Volksvertretung augenblicklich nicht fordern zu dürfen glaubte, nachdem sie erst vor kurzem für die Reichspostdampferlinien des Norddeutschen Lloyd eine Subventionserhöhung von 1½ Million Mark nicht ganz ohne Mühe durchgesetzt hatte.

Die hierin liegende Schwierigkeit gedachte die Reichsregierung durch eine räumliche Ausdehnung des Unternehmens, und zwar durch Einbeziehung des Kaplandes in die afrikanischen Reichspostdampferfahrten auszugleichen. Eine derartige Erweiterung konnte dem Reiche für eine angemessene Erhöhung der Beihilfe und dem Unternehmer für die zu steigernden Leistungen einen gewissen Ersatz bieten. Das Kapland mit dem wichtigen Transvaalgebiet als Hinterland hatte nach Überzeugung der Reichsregierung für die Entwicklung des deutschen Handelsverkehrs eine solche Bedeutung, dass man sich von einer unmittelbaren regelmässigen Verbindung dahin nicht nur günstige Finanzergebnisse des Unternehmens, sondern auch eine erspriessliche Ausdehnung des deutschen Absatzgebiets versprechen konnte. Damals bildete eine reine Frachtdampferlinie der Deutsch-Australischen Dampfschiffsgesellschaft zu Hamburg die einzige unmittelbare deutsche Verbindung mit dem Kaplande, indem ihre Dampfer auf der Ausreise alle vier Wochen Kapstadt¹⁾ und monatlich zweimal²⁾ Port-Elizabeth anliefen; da sie aber auf der Rückfahrt den Weg durch den Suezkanal nahmen, so fehlte heimkehrend jede deutsche Verbindung. Denn der über Deutsch-Südwestafrika einmal monatlich nach Kapstadt fahrende Woermann-Dampfer kam wegen seiner langsamen Fahrt

¹⁾ Drucks. d. R. 1898/1900, S. 4296.

²⁾ Nauticus 1900, S. 372.

als Handelsverbindung mit dem Kaplande nicht in Betracht; er diente vielmehr lediglich dem Lokalverkehr. Der kapländische Handelsverkehr Deutschlands lag infolgedessen zum grössten Teil in den Händen der englischen Castle- & Union-Line, die aus diesem Grunde ihre sogenannten Intermediate-Dampfer sogar Hamburg anlaufen liess.

Bei dem grossen Entfernungsunterschiede zwischen der Strecke Hamburg—Kapstadt auf dem westlichen Wege (6592 Seemeilen) und Hamburg—Suezkanal—Kapstadt (9592 Seemeilen)¹⁾ hätte im Interesse der Schnelligkeit in erster Reihe der westliche Weg in Frage kommen müssen. Aus finanziellen Rücksichten neigte jedoch die Reichsregierung zu einer Verbindung des westlichen mit dem östlichen Wege in der Weise, dass in vierzehntägigen Zwischenräumen von Hamburg aus Rundfahrten um Afrika zu veranstalten seien, die abwechselnd das eine Mal von Osten her durch den Suezkanal um das Kap, das andere Mal von Westen um das Kap und zurück durch den Suezkanal zu leiten wären. Diese Fahrten liessen sich mit einem geringeren Schiffsbestande, also wohlfeiler ausführen, als wenn neben der bestehenden ostafrikanischen Linie eine selbständige Linie von Hamburg aus an der Westküste Afrikas nach dem Kap und vielleicht weiter bis Delagoa-Bay (bzw. Beira) eingerichtet würde. Andererseits genügte es vor der Hand, wenn auf dem kurzen Wege in regelmässigen Zwischenräumen von vier Wochen ein subventionierter Dampfer nach Kapstadt fuhr, zumal die Beförderung der südafrikanischen Briefpost auch nach Einrichtung der geplanten westlichen Afrikafahrten immer noch vielfach auf die Benutzung der englischen Schnelldampfer der Castle- & Union-Line angewiesen blieb. Denn eine Konkurrenz mit diesen wäre bei ihrer hohen Geschwindigkeit ($14\frac{1}{2}$ —15 Knoten) und bei der Häufigkeit ihrer Fahrten (wöchentlich eine Reise in jeder Richtung) nur mit ganz erheblichen finanziellen Aufwendungen durchführbar gewesen und lag daher zurzeit gänzlich ausser dem Bereiche der Möglichkeit.

Nach den erörterten Gesichtspunkten arbeitete die Regierung einen Gesetzentwurf aus und legte ihn am 6. April 1900 dem

¹⁾ Drucks. d. R. 1898/1900, S. 4299 Anm.

Reichstage vor.¹⁾ Danach sollte der Reichskanzler ermächtigt werden, „nach Ablauf des bestehenden Vertrags die Einrichtung und Unterhaltung einer vierzehntägigen Postdampfschiffsverbindung mit Ostafrika und einer vierwöchentlichen Postdampfschiffsverbindung mit Südafrika auf eine Dauer bis zu 15 Jahren an einen geeigneten deutschen Unternehmer gegen eine Reichsbeihilfe bis zum Höchstbetrage von 1 350 000 M. zu übertragen.“ Nach § 2 des Gesetzentwurfs und der diesem beigegebenen Denkschrift sollten auf einer Hauptlinie die oben bereits erwähnten Rundfahrten um Afrika ausgeführt und daneben zur Herstellung einer regelmässigen vierzehntägigen Verbindung mit den ostafrikanischen Plätzen eine Zwischenlinie errichtet werden, die in vierwöchigen Zeitabständen von Hamburg durch den Suezkanal bis Beira und zurück auf demselben Wege zu verkehren hätte. Die Fahrgeschwindigkeit war für die gesamte westliche Hauptlinie auf 12 Knoten festgesetzt und hinsichtlich der östlichen Hauptlinie für die Strecke Neapel—Daressalam von 10½ auf ebenfalls 12 Knoten erhöht. Ausserdem sah § 3 des Gesetzes für neu zu erbauende Schiffe der Hauptlinien eine Erhöhung der vertragsmässigen Geschwindigkeit vor, sofern auf einer ausländischen Konkurrenz-Postlinie eine Steigerung der vertragsmässigen Fahrgeschwindigkeit erfolgte. Diese Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit sollte ohne besondere Gegenleistung des Reichs erfolgen, wenn der Unternehmer der ausländischen Postlinie die für seine Dampfer vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit ohne Erhöhung der vertragsmässigen Subvention steigerte. Eine Verlängerung der Vertragsdauer von 10 auf 15 Jahre erschien geboten, um die Unternehmerin einmal nicht schlechter als den Norddeutschen Lloyd zu stellen; sodann erforderte das Unternehmen bei der geplanten Erweiterung in absehbarer Zeit den Neubau von acht Dampfern im Gesamtwerte von mehr als 17 Millionen Mark.²⁾ Für die Ausnutzung dieses Schiffsmaterials musste der Unternehmerin bei Berechnung der üblichen Abschreibungen eine ausreichende Frist gesichert werden.

¹⁾ Aktenstück Nr. 702 der Drucks. d. R. 1898/1900.

²⁾ Tatsächlich hat die Ostafrika-Linie bis zum Jahre 1905 acht Reichspostdampfer im Werte von nahezu 20 000 000 M. bauen lassen.

Von einer Einbeziehung des südwestafrikanischen Schutzgebietes in die Hauptlinie sah die Denkschrift vorläufig ab, weil, selbst wenn nur Swakopmund und auch dieser Hafen allein zum Absetzen und Aufnehmen von Post und Reisenden angelaufen wurde, infolge des Umwegs von 108 Seemeilen und der ungünstigen Landungsverhältnisse in Swakopmund auf der Fahrt bis Kapstadt ein Zeitverlust von zwei Tagen unvermeidlich gewesen wäre. Eine derartige Verzögerung musste aber im Hinblick auf die englischen Konkurrenzlinien, denen man an Schnelligkeit wenigstens nahekommen wollte, unbedingt vermieden werden. Eine weitere Steigerung der Geschwindigkeit zur Einholung dieses Zeitverlustes hätte wiederum eine unverhältnismässige Erhöhung der Reichsbeihilfe erfordert. Übrigens war die Woermannlinie, die einmonatliche Fahrten von Hamburg nach dem südwestafrikanischen Schutzgebiet unterhielt und dort die Häfen Swakopmund, Walfischbay und Lüderitzbucht anlief, in jeder Weise bemüht, durch Einstellung grösserer Dampfer mit besseren Passagiereinrichtungen den Verkehrsinteressen des Schutzgebiets in tunlichst weitgehendem Masse Rechnung zu tragen.¹⁾ Ausserdem verkehrte noch alle vier Wochen im Anschluss an die englischen Kapstadt-Dampfer ein kleiner Dampfer zwischen Kapstadt und Swakopmund—Lüderitzbucht. Auch die Verbindungen nach den anderen westafrikanischen Schutzgebieten Togo und Kamerun waren zurzeit als ausreichend anzusehen.²⁾ Ein Anlaufen dieser Gebiete mit den Dampfern der geplanten Hauptlinie hätte eine noch grössere Zeitversäumnis als ein Anlaufen von Swakopmund zur Folge gehabt.

Der Gesetzentwurf fand — abgesehen von der sozialdemokratischen Partei — im Reichstage keinen wesentlichen Widerspruch. Er wurde zwar nach der ersten Lesung (25. April) einer besonderen Kommission von 14 Mitgliedern überwiesen, ging aber aus dieser nach zweitägiger Beratung unverändert hervor und wurde darauf am 7. und 9. Mai in zweiter und dritter Lesung in der von den verbündeten Regierungen vorgelegten

¹⁾ Drucks. d. R. 1898/1900, S. 4301 und Sten. Ber. d. R. 1898/1900, S. 5098.

²⁾ Sten. Ber. d. R. 1898/1900, S. 5098.

Fassung angenommen. Unterm 25. Mai 1900 ist das Gesetz verkündigt worden.

Wie bereits in der Denkschrift zu dem Entwurf angedeutet war, lag es in der Absicht der Reichsverwaltung, bei der erneuten Vergebung der subventionierten Fahrten in erster Reihe die bisherige Unternehmerin zu berücksichtigen. Da die Deutsche Ostafrika-Linie auf die gestellten Bedingungen einging, so wurde mit ihr der in Anlage 6 auszugsweise wiedergegebene Vertrag vom 21./9. Juli 1900 abgeschlossen¹⁾. Die wesentlichsten Änderungen gegen den bisherigen Vertrag bestanden — abgesehen von der im Gesetze vorgesehenen Erweiterung der Fahrten und Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit — in der Erhöhung des Bruttoreumgehalts der neu einzustellenden Schiffe (Art. 10), und zwar von 2200 Registertonnen auf 5000 Registertonnen für die Dampfer der Hauptlinie und auf 2400 für diejenigen der Zwischenlinie, ferner in der Verpflichtung des Unternehmers, bei Auswahl der Besatzung der Dampfer auf ihre Verwendbarkeit im Kriege Rücksicht zu nehmen (Art. 31) und im Falle einer Mobilmachung den Ankauf oder die sonstige Inanspruchnahme der Dampfer zu gestatten (Art. 16), sowie in der Zulässigkeit der Ausschliessung gewisser landwirtschaftlicher Erzeugnisse des Auslandes von der Einfuhr durch die Reichspostdampfer. Weiter war der Unternehmerin im Artikel 1 des Vertrags die Verpflichtung auferlegt, die Dampfer der von ihr ausservertragsmässig betriebenen Bombay-Linie einzelne Häfen des ostafrikanischen Schutzgebiets ohne besondere Entschädigung anlaufen zu lassen.

Der Vertrag ist nach Artikel 43 mit dem 1. April 1901 in Kraft getreten. Bis dahin wurde der frühere Vertrag, der eigentlich bereits gegen Ende des Jahres 1900 ablief, durch Artikel 44 des neuen Vertrags ausdrücklich verlängert. Der Beginn der Rundfahrten erlitt jedoch durch die kriegerischen Verwicklungen in Südafrika zunächst noch eine Verzögerung²⁾. Diese störten das Löschen und Laden der Schiffe derart, dass man sich behufs Beschränkung der hieraus sich ergebenden Unregelmässigkeiten genötigt sah, mit Genehmigung des Bundesrats die Rundfahrten

¹⁾ Veröffentlicht im Reichsanzeiger Nr. 186 vom 7. Aug. 1900 und im Amtsbl. d. R. P. A. Nr. 53/1900.

²⁾ Archiv f. P. u. T. 1901, S. 339 ff.

bis auf weiteres durch die Fahrten zweier getrennten Linien, Hamburg—Kapstadt—Delagoa-Bay und zurück und Hamburg—Suez—Durban und zurück, zu ersetzen.¹⁾ Um für ähnliche Fälle in Zukunft eine sichere Grundlage zu haben, schloss die Reichsregierung unterm 17./5. Juni 1901 mit der Ostafrika-Linie einen Nachtragsvertrag²⁾, wonach auf Grund besonderer Vereinbarung vorübergehend an Stelle der in Artikel 1 unter A des Vertrags vorgesehenen zweiwöchentlichen Rundfahrten zwei vierwöchentliche Fahrten — eine Ostlinie und eine Westlinie — eingerichtet werden können, die sich mit ihren Endpunkten erreichen müssen und von denen jede die Aus- und die Heimreise auf ein- und derselben Seite Afrikas ausführt.

Erst im Juli 1901 begannen die Rundfahrten, und zwar die erste östliche am 3., die erste westliche am 17. Juli.³⁾ Seitdem haben die Fahrpläne mehrfache Änderungen erfahren. So ist im Jahre 1904 auf der Zwischenlinie Genua als Posthafen an die Stelle von Neapel getreten und Marseille als Anlaufhafen der Hauptlinien hinzugekommen. Im Jahre 1905 trat Dover auf der Zwischenlinie sowohl auf der Aus- wie auf der Heimreise und im Jahre 1906 Boulogne auf der westlichen Rundfahrt als Anlaufhafen hinzu. Dagegen ist im Jahre 1904 Lissabon auf der östlichen Rundfahrt auf der Heimreise und auf der westlichen auf der Ausreise weggefallen. Nachdem Tanger schon längere Zeit durch die Dampfer der Hauptlinien angelaufen war, brachte der Fahrplan 1906 auch ein Anlaufen von Algier durch die Schiffe der Zwischenlinie.

Der Verlauf der Linie ist nunmehr folgender:

1. Östliche Rundfahrt (vierwöchentlich): Hamburg, Bremerhaven*, Rotterdam, Lissabon, Tanger, Marseille, Neapel (Post), Port-Said, Suez, Aden, Kilindini, Tanga, Daressalam, Zanzibar*, Beira, Delagoa-Bay, Durban, East-London, Port-Elizabeth, Kapstadt, Las Palmas, Dover, Antwerpen, Bremerhaven, Hamburg.

¹⁾ Die Leistung der Unternehmerin war hierbei grösser als im Vertrage vorgesehen, da die beiden Linien auf der Strecke Durban—Delagoa-Bay übereinandergriffen.

²⁾ Zentralblatt f. d. D. R. 1901, S. 235.

³⁾ Archiv f. P. u. T. 1901, S. 500.

2. Westliche Rundfahrt (vierwöchentlich): Hamburg, Bremerhaven, Antwerpen, Boulogne, Las Palmas, Kapstadt, Port-Elizabeth, East-London, Durban, Delagoa-Bay, Beira, Mozambique, Zanzibar, Daressalam, Zanzibar, Tanga, Kilindini, Aden, Suez, Port-Said, Neapel (Post), Marseille, Tanger, Lissabon, Vlissingen, Bremerhaven*, Hamburg.

3. Zwischenlinie,

a) Ausreise(wöchentlich): Hamburg, Rotterdam, Dover, Lissabon, Algier, Genua (Post), Port-Said, Suez, Aden, Mombassa, Tanga, Daressalam, Zanzibar, Bagamoyo, Kilwa, Lindi, Mikindani, Ibo, Mozambique, Beira.

b) Heimreise: Beira, Mozambique, Ibo, Mikindani, Lindi, Kilwa, Daressalam, Zanzibar, Bagamoyo, Tanga, Mombassa, Aden, Suez, Port-Said, Genua (Post), Algier, Lissabon, Dover, Rotterdam, Hamburg.

[* Nur bei genügender Veranlassung angelaufen.]

Kapitel II.

Begründung und Ziele der deutschen Dampfersubventionen.

1. Die Linien nach Ostasien und Australien.

Aus den amtlichen Begründungen der ersten Dampfersubventionsvorlagen treten zwei Momente unverkennbar als leitende Gesichtspunkte hervor: das Bedürfnis unmittelbarer, regelmässiger Dampfverbindungen nach Ostasien und Australien und das Bestreben, Deutschland hinsichtlich der Seeschifffahrt nach den genannten Ländergebieten so weit wie möglich vom Auslande unabhängig zu machen.

Es bestanden zwar im Jahre 1884 bereits deutsche Dampferlinien nach Ostasien und Australien. So unterhielt die deutsche Dampfschiffsreederei in Hamburg, die sogenannte „Kingsin-Linie“, eine Verbindung nach Ostasien und die Firma Rob. M. Sloman & Co. in Hamburg eine solche nach Australien. Die Dampfer dieser Linien hielten aber, wenngleich für die Ausfahrten grösstenteils bestimmte Abgangszeiten festgesetzt waren, weder für die Ankunft am Bestimmungsorte noch für das Anlaufen von Zwischenhäfen einen bestimmten Fahrplan inne. Sie suchten vielmehr in der Regel auf der Fahrt Ladung, wo solche zu finden war, und nahmen zu diesem Zwecke je nach Bedarf längeren oder kürzeren Aufenthalt in den verschiedensten ausländischen Häfen. Insbesondere gestaltete sich die Rückfahrt gewöhnlich derart willkürlich, dass man von einer regelmässigen Verbindung nicht mehr im entferntesten sprechen konnte. Dazu kam eine recht unbedeutende Fahrgeschwindigkeit, begründet in dem Streben nach mässigem Kohlenverbrauch und einer dadurch ermöglichten grösseren Wohlfeilheit des Unternehmens.¹⁾

¹⁾ Aktenstück Nr. 111 der Drucks. d. R. 1884 sowie Nr. 16 und 208 der Drucks. 1884/85.

Infolge dieser Umstände betrug z. B. die durchschnittliche Fahrzeit der Slomanschen Dampfer von Hamburg nach Sydney nicht weniger als $78\frac{5}{6}$ Tage,¹⁾ während die subventionierten Dampfer der englischen Peninsular & Oriental Company und Orient Line die Reise nach Australien in 40—45 Tagen, die von Marseille ausgehenden ebenfalls subventionierten Dampfer der französischen Messageries Maritimes aber die Fahrt dahin in durchschnittlich 42 Tagen zurücklegten.²⁾ Ein ähnliches Mißverhältnis bestand auf der Strecke nach Ostasien zwischen den deutschen Dampfern einerseits und den englischen und französischen Postdampfern andererseits.

Der deutsche Handel und die deutsche Industrie waren daher gezwungen, sich im Verkehre mit den gedachten Ländern entweder mit den mangelhaften deutschen Beförderungselegenheiten zu begnügen oder aber bei der Versendung und dem Bezuge ihrer Waren sich der Schiffe fremder Nationen zu bedienen. Beides war gleich wenig wünschenswert. Schnelligkeit in der Beförderung und Pünktlichkeit in der Ablieferung der Ware sind zwei Momente, auf denen in unserer raschlebenden Zeit die Führung der Handelsgeschäfte wesentlich beruht. Vermehrte Schnelligkeit bedeutet gesteigerten Umsatz, gesteigerter Umsatz vermehrten Verdienst. Die Pünktlichkeit in der Ablieferung einer Ware ermöglicht es dem Kaufmann wie dem Fabrikanten, die Aussichten, die ein bestimmtes Unternehmen bietet, mit grösserer Sicherheit im voraus zu berechnen. Wer mit einem Dampfer Waren und besonders wertvolle Waren erwartet, für den sind diese so gut wie Geld, und nichts ist wichtiger, als dass dieses Geld pünktlich und rechtzeitig eingeht. Die Pünktlichkeit ist auch namentlich für den Zwischenhändler von grösster Wichtigkeit, dem es darum zu tun ist, die bestellten Waren zur versprochenen Zeit liefern zu können. Man geht daher kaum zu weit, wenn man behauptet, dass in der Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Warenbeförderung eine der ersten Vorbedingungen für eine gedeihliche Entwicklung des Handels liegt.

¹⁾ Staatssekretär v. Stephan in der Reichstagssitzung vom 1. Dezember 1884 (Sten. Ber. d. R. 1884/85, S. 130).

²⁾ Drucks. d. R. 1884/85, S. 812.

Wollte also der deutsche Kaufmann und Industrielle mit seinen Geschäften gegenüber der ausländischen Konkurrenz nicht ins Hintertreffen geraten, so musste er zur Beförderung der Waren — abgesehen von geringwertigen Massengütern, die stets den langsameren Frachtdampfern vorbehalten bleiben werden — im Verkehre mit Ostasien und Australien in bedeutendem Umfange die regelmässig und schnell fahrenden ausländischen Dampfer, insbesondere diejenigen der englischen Linien, benutzen. Und er tat es auch grösstenteils, wie sich aus amtlichen Berichten der damaligen Zeit entnehmen lässt.¹⁾ Spricht schon der nationale Standpunkt gegen ein derartiges Verfahren, so bringt die Benutzung fremdländischer Seebeförderungsmittel auch wesentliche wirtschaftliche Nachteile mit sich.

In dieser Hinsicht sind in erster Linie die Frachtspesen zu nennen, die auf der einen Seite den deutschen Reedereien entgingen und auf der anderen Seite vom deutschen Kaufmann an die Reedereien des Auslandes gezahlt werden mussten. Ein Artikel der „Kölnischen Zeitung“ vom 3. Februar 1885²⁾ gab auf Grund ziemlich genauer Berechnungen den jährlichen Betrag der von Deutschland an England allein für die Einfuhr gezahlten Frachtspesen auf 3 600 000 Pfd. Sterl. an. Dazu kam, dass die in England eingehenden und weiter nach Deutschland abgesetzten Waren fast ausnahmslos durch Vermittlung englischer Agenten an Ort und Stelle eingekauft wurden. Die den Agenten hierfür zufließenden Kommissionsspesen liessen sich auf 2 800 000 Pfd. Sterl. schätzen. Hierzu traten noch Versicherungsprämien für die Seeversicherung, die natürlich zum grössten Teile bei englischen Gesellschaften erfolgte, ferner Zinsen für die von englischen Banken auf die verschifften Waren gegebenen Vorschüsse sowie sonstige Kommissionsspesen und Gebühren mit zusammen etwa 900 000 Pfd. Sterl., sodass der gesamte Gewinn, der aus deutschen Händen unnütz in die Taschen englischer Reeder, Agenten und Banken floss, allein für die Einfuhr auf jährlich 7 300 000 Pfd. Sterl. oder rund 150 000 000 M. veranschlagt werden konnte.

¹⁾ Aktenstück Nr. 200 der Drucks. d. R. 1881; Sten. Ber. d. R. 1884/85, S. 130.

²⁾ „Englands Gewinn an dem Zwischenhandel mit Deutschland“, abgedruckt in Schmollers Jahrbuch usw. 1885, S. 658 ff.

Dabei musste weiter in Betracht gezogen werden, dass natürlich nicht die tadelfreiste Ware nach Deutschland gelangte. Der englische Fabrikant suchte sich vielmehr das Beste unter den Rohstoffen zur eigenen Verwendung heraus. Was übrig blieb, wurde zur Wiederausfuhr aufgestapelt und kam dann, u. U. noch durch die Aufstapelung im Werte vermindert, in die Hände des deutschen Abnehmers. Ausserdem diktierte England als Hauptinhaberin der verschiedensten Rohstoffmärkte — in Deutschland konnten sich solche mangels unmittelbarer Dampferverbindungen überhaupt nicht entwickeln — für die meisten Rohstoffe Deutschland den Marktpreis, während es selbst die Stoffe am billigsten bezog und damit von vornherein in der Konkurrenz einen Vorsprung gewann. So war Deutschland z. B. für den Bezug australischer Wolle ganz von London abhängig. In einem amtlichen Bericht aus Sydney¹⁾ für das Jahr 1879/80 heisst es, dass der Transport der für Deutschland bestimmten Wolle „zurzeit fast ausschliesslich durch englische Schiffe vermittelt wird“ und „dass Deutschland für seinen Bezug australischer Wolle noch ganz auf London angewiesen sei“. Ebenso wird in einem Bericht aus Sydney über die Verkehrsverhältnisse von Neu-Süd-Wales im Jahre 1880 der hohe Frachtverdienst hervorgehoben, der den dort verkehrenden englischen Schiffen alljährlich zufiel.²⁾

Ein weiterer Nachteil bestand darin, dass beim Umladen der Güter im Abfahrthafen der fremden Dampfer Beschädigungen der Verpackung und sogar der Waren selbst vielfach unvermeidlich blieben.³⁾ Endlich wurden bei Verschiffungen über England im Falle eines übergrossen Andrangs von Gütern dort erklärlicherweise nicht die einheimischen Waren einstweilen zurückgelassen, sondern die fremden, die schon der weit geringeren Menge wegen für die Reedereien weniger ins Gewicht fielen. Die Folge hiervon bildeten unliebsame Verspätungen in der Ankunft der Güter am Bestimmungsorte. Daneben war eine Offenlegung der deutschen Geschäftsbeziehungen unvermeidlich, die sich

¹⁾ Handelsarchiv 1881, I. S. 14.

²⁾ Drucks. d. R. 1881, S. 1047.

³⁾ Hierzu traten nach Erlass des englischen Markenschutzgesetzes vom Jahre 1887 noch häufig Beschädigungen, die bei Öffnung der Kolli behufs zollamtlicher Untersuchung entstanden.

natürlich der englische oder sonst vermittelnde ausländische Handel zum Nachteile des deutschen Kaufmanns zunutze zu machen suchte. Van der Borght sagt daher treffend, normalerweise müsse jedes überseeischen Handel treibende Land dahin streben, dass es die nötigen Verkehrswerkzeuge für diesen Handel selbst zur Verfügung stellen könne. Dadurch erst, dass die für die überseeischen Handelsbeziehungen nötigen Frachtdienste von eigenen Schiffen geleistet würden, komme dem Lande der volle Vorteil dieses Verkehrs zugute.¹⁾

Der ziffermässig nachweisbare Umfang des damaligen deutschen Handelsverkehrs mit Ostasien und Australien stellte sich im Jahre 1883 wie folgt:

Ostasien.

Deutsches Zollgebiet, Hamburg und Bremen nach bzw. von China ²⁾ nach bzw. von Japan ²⁾ Zusammen Dazu Ceylon ³⁾ Summe	Ausfuhr		Einfuhr	
	Doppelzentner	im Werte von M.	Doppelzentner	im Werte von M.
nach bzw. von China ²⁾	265 907 ³⁾	27 857 000 ⁴⁾	31 691 ⁵⁾	4 084 335
nach bzw. von Japan ²⁾	59 341 ³⁾	7 215 842 ⁴⁾	94 180 ³⁾	3 870 490
Zusammen	325 248	35 072 842	125 871	7 954 825
Dazu Ceylon ³⁾	—	—	—	163 935 ⁵⁾
Summe	325 248	35 072 842	125 871	8 118 760

Australien.

Deutsches Zollgebiet, Hamburg und Bremen nach bzw. von dem Festland von Australien ²⁾	Ausfuhr		Einfuhr	
	Doppelzentner	im Werte von M.	Doppelzentner	im Werte von M.
nach bzw. von dem Festland von Australien ²⁾	240 438 ³⁾	13 651 176 ⁴⁾	48 937 ³⁾	7 395 191

¹⁾ „Handel und Handelspolitik“, S. 468.

²⁾ Nach den amtlichen Statistiken Hamburgs, Bremens und des Deutschen Reichs (für das damalige Zollgebiet).

³⁾ Die Zahlen beruhen, soweit der allerdings nur geringe Anteil Bremens in Frage kommt, auf Schätzung, weil das betreffende „Jahrbuch der Bremischen Statistik“ die Mengen in den verschiedensten Massen (Liter, Krügen, Kilogramm netto, Kilogramm brutto, Stück usw.) angibt.

⁴⁾ Die Zahlen haben hinsichtlich des Hamburger Anteils durch Schätzung gewonnen werden müssen, weil die „Tabellarischen Über-

Konnte schon nach den vorstehenden Zahlen der deutsche Handel im Verkehr mit den fraglichen Ländern nicht gerade als unbedeutend bezeichnet werden, so war er in Wirklichkeit weit grösser, weil, wie bereits erörtert, ein beträchtlicher Teil der Warenmengen auf dem Wege über England aus Deutschland aus- und nach Deutschland eingeführt wurde. Ein weiterer Teil der deutschen Ausfuhr nach China, Japan und Australien, namentlich an Eisenwaren, Tuchen, Anilin und anderen Farbwaren, bewegte sich von den Fabrikationsstätten im Rheingebiet auf dem kürzesten und billigsten Wasserwege zu einem holländischen oder belgischen Seehafen. Von all diesen Waren erschien ein erheblicher Prozentsatz in den deutschen Ausfuhrlisten nicht als nach China usw. bestimmt, weil entgegen den Vorschriften häufig nach dem Übergangslande statt nach dem endgültigen Bestimmungslande deklariert wurde, dann aber auch, weil in der Tat bei vielen Aussendungen die letzte Bestimmung, die die Ware vielleicht erst in den Händen des Londoner oder Antwerpener Konsignatärs erhielt, mit Sicherheit gar nicht angegeben werden konnte.

War sonach der Handel mit den in Betracht kommenden Ländern an sich gross genug, um die Herstellung eigener regelmässiger Dampferverbindungen zu rechtfertigen, so war er doch im Verhältnis zu dem gesamten Aussenhandel dieser Länder noch so gering, dass er einer beträchtlichen Ausdehnung sehr wohl fähig erscheinen musste. Zum Beispiel hatte Sydney allein im Jahre 1882 für 360 Millionen Mark zumeist englische Erzeugnisse eingeführt, während der Wert der deutschen Ausfuhr nach dem gesamten Festlande Australiens in diesem Jahre nur etwas über 13½ Million Mark betrug. Der englische Handelsverkehr mit dem gesamten Ostasien und Australien belief sich ferner auf mehr als das Zwanzigfache des dortigen deutschen Handels.¹⁾ Hier

sichten des Hamburgischen Handels“ für 1883 in der Ausfuhr nur die Warenmengen, nicht auch deren Wert nachweisen.

¹⁾ Handelsarchiv 1885, II. Teil, S. 157. Die Zahl bezieht sich nur auf den Handel Ceylons mit Hamburg. Einfuhrzahlen Ceylons von Deutschland sind in dem betreffenden Berichte des deutschen Konsulats nicht enthalten. In den amtlichen Statistiken des Jahres 1883 ist Ceylon nicht besonders aufgeführt.

²⁾ Drucks. d. R. 1884, S. 827/28.

bot sich also dem deutschen Unternehmungsgeist ein weites Feld zum Wettbewerb.

Und Deutschland benötigte unbedingt ein solches Feld des Wettbewerbs zur Erweiterung seines industriellen Absatzmarktes. Je mehr es sich von einem ackerbaureibenden zu einem Industriestaat entwickelte, desto mehr war zur Durchführung einer genügenden Volksernährung die Einfuhr von Vieh, Getreide und andern landwirtschaftlichen Erzeugnissen notwendig. Auf der anderen Seite gebrauchte auch die rastlos aufstrebende Industrie zur Aufrechterhaltung ihrer Unternehmungen eine Unmenge von Rohstoffen, die teils — wie Baumwolle, Seide, Jute usw. — vollkommen ausserhalb des Bereichs der deutschen Urproduktion lagen, teils — wie Schafwolle, Flachs, Hanf u. dergl. — nicht in genügender Menge im Inlande erzeugt wurden. Um dieses Defizit seiner Urproduktion decken zu können, sah sich Deutschland immer mehr gezwungen, nach einer Steigerung der Ausfuhr seiner Industrieerzeugnisse zu streben, die steigende Mehreinfuhr mit den Erzeugnissen einer steigenden Exportindustrie zu bezahlen. Mit andern Worten: Deutschland musste auf jede Weise versuchen, seinen industriellen Absatzmarkt durch Erweiterung der bestehenden und durch Anknüpfung neuer Handelsbeziehungen auszudehnen. Nirgends aber konnte damals die Reichsregierung in dieser Hinsicht bessere Erfolge erhoffen als in Ostasien und Australien. In China war durch die Zusatzkonvention vom 31. März 1880¹⁾ zu dem deutsch-chinesischen Handelsvertrage des Jahres 1861 eine Erweiterung der gegenseitigen Verkehrs-erleichterungen und eine Vermehrung der kommerziellen Berührungspunkte eingetreten. Trotzdem nahm Deutschland mit seinem Dampferverkehr in China zur Zeit der Einbringung der ersten Subventionsvorlage im Vergleiche zu den übrigen Nationen immer noch die sechste Stelle ein; trotzdem war es der deutschen Reederei bisher nicht gelungen, sich im Wettbewerbe mit andern Nationen den gebührenden Anteil in dem Verkehr mit China zu sichern.²⁾ In Japan bestanden damals bereits 38 deutsche Handelshäuser³⁾ (gegenüber 106 englischen, 35 ameri-

¹⁾ Aktenstück Nr. 126 Drucks. d. R. 1881.

²⁾ Drucks. d. R. 1884, S. 828.

³⁾ Drucks. d. R. 1884/85, S. 75.

kanischen und 16 französischen). Hierzu kam, dass Deutschland auf zahlreichen Gebieten der Lehrmeister Japans geworden war. Nichtsdestoweniger waren die Handelsbeziehungen des deutschen Marktes zu Japan noch ungemein entwicklungsfähig. Australien endlich hatte erst vor wenigen Jahren auf den von Deutschland mit grossen Opfern beschickten Ausstellungen in Sydney (1879/80) und Melbourne (1880/81) Gelegenheit gehabt, sich von der Fähigkeit der deutschen Industrie zu überzeugen. Es hatte gesehen, dass Deutschland sehr wohl mit den Leistungen der bisher vorzugsweise in Australien vertretenen englischen und amerikanischen Industrie zu konkurrieren vermochte. Andererseits war durch jene Ausstellungen die Aufmerksamkeit der industriellen und kaufmännischen Kreise Deutschlands auf die australischen Märkte gelenkt und neben dem Streben nach vergrössertem Absatze der eigenen Waren der Wunsch geweckt worden, die für den heimischen Bedarf erforderlichen Rohstoffe Australiens ohne fremde Vermittlung zu beziehen. Wenn diese Wünsche und Bestrebungen bisher noch nicht in die Wirklichkeit umgesetzt waren, so trug hieran das Fehlen einer regelmässigen unmittelbaren Dampferverbindung mit die Hauptschuld.

Der alte Satz „Trade follows the flag“ hat bisher immer Recht behalten. Jedes Schiff bildet, namentlich wenn Beziehungen mit fernen Ländern in Frage kommen, gewissermassen eine Reklame für das Land, dessen Flagge es führt. Ein grosser Dampfer, mit dem ein Volk auf dem Weltmarkt erscheint, ist ein greifbarer Beweis heimischen Fleisses, heimischer Tüchtigkeit, heimischen Unternehmungsgeistes, geeignet, dem Auslande die Überzeugung beizubringen, dass ein Volk, welches derartige Schiffe in ferne Meere zu entsenden vermag, auch grossen wirtschaftlichen Aufgaben gewachsen und industriell etwas Tüchtiges zu leisten imstande sein muss. Das beste Mittel, die deutschen Handelsbeziehungen mit Ostasien und Australien in dem wünschenswerten Maße auszudehnen, bildete daher die regelmässige Entsendung eigener schnellfahrender Dampfer dorthin.

In engem Zusammenhange mit den Handelsinteressen standen die postalischen Zwecke, die die Reichsregierung mit der Einrichtung deutscher regelmässiger Dampferverbindungen nach Ostasien und Australien verfolgte. Handel und Postverkehr

stehen allemal in gewissen Wechselbeziehungen zueinander. Wo ein lebhafter Handel unterhalten wird, da ist auch der Briefverkehr ein reger. Ja der Umfang des letzteren kann nahezu als ein Gradmesser für den vorhandenen Geschäftsverkehr angesehen werden. Andererseits sind günstige Postverkehrsmittel stets geeignet, namentlich in Beziehung zum Auslande den Handel zu fördern. Je schneller das Anerbieten eines Kaufmanns den zu werbenden Kunden erreicht, desto grösser ist die Möglichkeit, dass fremdländische Mitbewerber aus dem Felde geschlagen werden. Je besser die Verkehrsmittel nach weit entfernten Ländern sind, umsomehr wird sich der Geschäftsmann bewogen fühlen, seine Waren dahin anzubieten, weil er sich bei günstigen Postverbindungen auch einen leichteren Absatz versprechen darf. Denn der Abnehmer bestellt im allgemeinen seine Waren am liebsten dort, wo er auf einen pünktlichen Eingang seiner Bestellung und demzufolge auf eine schnelle Lieferung der Waren rechnen kann. Lieferer und Kunde werden einander durch gute Postverbindungen auch bei den weitesten Entfernungen sozusagen näher gerückt. Das Bestreben jedes handeltreibenden Volkes muss daher auf gute postalische Verkehrsmittel mit dem Auslande gerichtet sein.

Die Postverbindungen von Deutschland nach Ostasien und Australien liessen aber damals viel zu wünschen übrig. Die deutschen Dampfer waren bei ihrer mangelnden Pünktlichkeit und Schnelligkeit für postalische Zwecke überhaupt nicht benutzbar. Die Reichs-Postverwaltung sah sich infolgedessen ganz und gar auf die englischen und französischen Postdampfer angewiesen. Hierin beruhten grosse Nachteile. Denn zunächst lag auf der Hand, dass die beiden fremden Länder bei der Festsetzung der Abfahrts- und Ankunftszeiten ihrer Postdampfer in erster Reihe auf die heimischen Interessen Rücksicht nahmen. Ferner war Deutschland bei etwaigen Abweichungen vom gewöhnlichen Gange der Schiffe stets davon abhängig, dass die ausländischen Postverwaltungen rechtzeitig die Änderungen mitteilten. Diese unerquicklichen Verhältnisse mussten in dem Augenblicke verschwinden, wo Deutschland sich an der Herstellung geregelter Postverbindungen nach Ostasien und Australien beteiligte. Es beruhte dann nur noch auf Gegenseitigkeit,

dass auch die deutschen Interessen bei der Regelung des englischen und französischen Postdampferdienstes in demselben Masse Berücksichtigung fanden, wie die deutsche Postverwaltung ihrerseits auf die beiden fremden Verwaltungen Rücksicht nahm. Übrigens entsprach es auch der Stellung und Bedeutung Deutschlands im Weltpostvereine, wenn es für seinen Teil an der Erleichterung des Weltverkehrs mitwirkte, die sich der gerade von Deutschland angeregte Weltpostverein als vornehmstes Ziel gesteckt hatte.

Neben dem deutschen Handel und der deutschen Industrie sowie dem Postverkehr sollte die Einrichtung subventionierter Dampferlinien auch dem heimischen Schiffbau zugute kommen, der damals noch auf recht schwachen Füßen stand und deshalb einer Förderung sehr wohl bedurfte. Die Regierungsentwürfe hatten lediglich der Erwartung Ausdruck gegeben, dass „der Bedarf an Reichspostdampfern den deutschen Schiffswerften vermehrten Anlass zur Schiffsbautätigkeit gewähren würde“. Die Reichsregierung wollte es hiernach dem künftigen Unternehmer zwar nahelegen, dass er die in den subventionierten Dampferdienst einzustellenden Schiffe soweit wie möglich auf heimischen Werften bauen lasse, ohne ihm indes eine diesbezügliche bindende Verpflichtung aufzuerlegen. Im Gegensatze hierzu wurde in der Kommissionsberatung zur zweiten Vorlage des Jahres 1884¹⁾ die Aufnahme einer gesetzlichen Bedingung²⁾ angeregt, dahingehend, dass die neu einzustellenden Dampfer „möglichst“ auf deutschen Werften gebaut sein müssten. In der zweiten Plenarberatung fiel auch noch das Wort „möglichst“,³⁾ sodass nunmehr der Bau der neuen Reichspostdampfer ganz der heimischen Schiffbauindustrie gesichert war.

Als weiterer Gesichtspunkt findet sich in den amtlichen Begründungen die Bedeutung der geplanten Dampferlinien für Zwecke der Kriegsmarine hervorgehoben.⁴⁾ Die in den Gewässern fremder Weltteile stationierten deutschen Kriegsschiffe bedürfen einer regelmässigen und beschleunigten Verbindung mit

¹⁾ Drucks. d. R. 1884 (S. 819 ff.).

²⁾ Und zwar in die Anlage zum Gesetz.

³⁾ Sten. Ber. d. R. 1884/85, Bd. 3, S. 1780/81.

⁴⁾ Drucks. d. R. 1884, S. 828 u. 1884/85, S. 72.

dem Heimatlande, die in bezug auf Ostasien und Australien bisher ausschliesslich den Postdampfern fremder Flagge übertragen werden musste. Eine derartige ausländische Vermittlung entsprach jedoch keineswegs den Interessen des Reichs. Sie machte die Marineverwaltung auf einem so wichtigen Gebiete wie dem der Nachrichtenübermittlung vom Ausland abhängig. Dieser Mißstand fiel bei Einrichtung der subventionierten Linien wenigstens teilweise weg, da ihnen die unmittelbare Besorgung des Postdienstes im Verkehre mit den betreffenden Marinestationen übertragen werden konnte, soweit nicht die englischen oder französischen Dampfer gerade eine passendere Beförderungsgelegenheit boten. Andere staatliche Zwecke hatte die Reichsregierung noch insofern im Auge, als sie beabsichtigte, die Reichspostdampfer zur Beförderung der Marine-Ablösungsmannschaften und sonstiger Militärtransporte gegen entsprechende Vergütungen zu benutzen. Schliesslich sollte der Unternehmer noch gehalten sein, im Falle einer Mobilmachung die auf den subventionierten Linien verwandten Schiffe entweder gegen Erstattung des vollen Wertes dem Reiche zu verkaufen oder aber gegen angemessene Entschädigung vorübergehend zur Verfügung zu stellen. Es ist dabei selbstredend nicht an ihre Verwendung als eigentliche Kriegsschiffe gedacht. Dagegen können die Reichspostdampfer als Avisos, im Tross zu Truppenbeförderungen und Ablösungen, zur Aufrechterhaltung der Verbindungen, besonders bei Kabelstörungen, sowie zur Nachführung des Kohlenvorrats für die Kriegsschiffe recht wertvolle Dienste leisten. In dem Vertrage vom Jahre 1898 ist dem Unternehmer sogar die ausdrückliche Verpflichtung auferlegt, dass die Reichspostdampfer hinsichtlich ihres Baues und ihrer Verwendbarkeit im Kriege den Anforderungen der Reichs-Marineverwaltung entsprechen müssen.¹⁾

In letzter Reihe sind noch einige nationale Gesichtspunkte zu nennen. Die Reichsregierung gedachte durch die Herstellung eigener regelmässiger Dampferlinien ein engeres Band zwischen dem Heimatland und den in Ostasien und Australien lebenden Deutschen zu knüpfen. Auch durfte sie hoffen, mit den geplanten Dampfer-

¹⁾ Artikel 13.



verbindungen das politische Ansehen Deutschlands in den fraglichen Ländergebieten zu heben. Endlich blieb zu berücksichtigen, dass die subventionierten Linien dazu beitragen konnten, die deutsche seemännische Bevölkerung dem vaterländischen Seedienste vollständiger als bisher zu erhalten, und dass sie Gelegenheit boten, für die deutsche Kriegsmarine in erweitertem Umfange geeignete Schiffsmannschaften zu erziehen.

War man sich über die Notwendigkeit regelmässiger und schneller deutscher Dampferverbindungen nach Ostasien und Australien klar geworden, so entstand nunmehr die Frage, ob die privaten Kräfte der heimischen Schifffahrtsindustrie nicht ausreichten, ohne staatliche Beihilfe die erforderlichen Linien einzurichten. In der Presse sowohl wie in den Reichtagsverhandlungen war bei Ausführung dieses Gedankens wiederholt auf die deutschen Dampferverbindungen nach den Vereinigten Staaten von Amerika hingewiesen worden, die seit langem mit der grössten Regelmässigkeit und einer jedem ausländischen Wettbewerb gewachsenen Geschwindigkeit ohne irgendeine staatliche Unterstützung vom Norddeutschen Lloyd und der Hamburg—Amerika-Linie unterhalten wurden.¹⁾ Bei näherer Betrachtung stellte sich indes heraus, dass die Verhältnisse dort ganz anders lagen. Die regelmässigen Verbindungen nach Nordamerika waren zur Zeit des Übergangs von der Segelschifffahrt zur Dampfschifffahrt, also im Anfang einer grossen Entwicklungsperiode entstanden. Die deutsche Reederei hatte diesen Zeitpunkt zu erfassen gewusst und über das augenblickliche Bedürfnis hinaus Unternehmungen auf eigene Hand geschaffen. In der Durchführung dieses Werkes waren die deutschen Reeder durch den lebhaften Reiseverkehr unterstützt worden, wie er mit der zunehmenden Auswanderung nach Nordamerika eng zusammenhing. In der Zeit von 1851—55 waren z. B. allein von Bremen aus jährlich 42 700 Auswanderer nach den Vereinigten Staaten von Amerika befördert worden.²⁾ In den Jahren 1871—75 wanderten im Durchschnitt jährlich nahezu 75 000 Deutsche unmittelbar von einem heimischen Hafen nach den Vereinigten Staaten von Amerika aus und in den

¹⁾ Die Beförderung der Post wird nur nach dem Gewichte bezahlt.

²⁾ Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs für das Jahr 1873, Bd. II, II 132.

Jahren 1881—85 steigerte sich diese Zahl sogar auf durchschnittlich 166 500.¹⁾ Hierzu kamen die fremdländischen Auswanderer, die ihren Weg über deutsche Häfen nach den Vereinigten Staaten nahmen und deren Zahl beispielsweise im Jahre 1871 25 222, in den Jahren 1881—85 aber sogar im Durchschnitt jährlich rund 62 000 betragen hat.²⁾ Als Folge der Auswanderung trat nach und nach ein lebhafter Reiseverkehr hinzu, da die Ausgewanderten teils zum Besuche der europäischen Heimat, teils in geschäftlichen Angelegenheiten zwischen Amerika und Deutschland hin- und herfuhrten. Die Einnahmen aus diesem Personenverkehr gaben den Reedereien Hamburgs und Bremens die Mittel, um ohne jede staatliche Unterstützung Dampfer von stetig wachsendem Werte einzustellen und damit die Verbindungen zwischen Deutschland und Nordamerika stets auf der Höhe der Leistungsfähigkeit zu erhalten.

Die erörterten günstigen Momente fielen im Verkehr mit Ostasien und Australien vollkommen weg. Die Auswanderung dahin war unbedeutend. Im Jahre 1883 waren z. B. nach Australien 2104 und nach Asien gar nur 50 Deutsche ausgewandert (gegen 167 349 nach den Vereinigten Staaten von Amerika).³⁾ Desgleichen war der sonstige Reiseverkehr gering. Vergnügungsreisen konnten bei den grossen Entfernungen als ausgeschlossen gelten und auch Geschäftsreisen deutscher Kaufleute und Industriellen nach Ostasien und Australien gehörten zu den Seltenheiten.⁴⁾ Aber selbst wenn man annahm, dass sich der Reiseverkehr mit der Einrichtung schnellerer deutscher Dampferverbindungen heben würde, so konnte er — auch nur im Verhältnis gerechnet — nie so ertragreich wie der der New-Yorker Fahrten werden. Denn es gilt im Dampferverkehr mit

¹⁾ „Die Seeinteressen des Deutschen Reichs,“ 1898, S. I, 5.

²⁾ Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs für das Jahr 1873, Bd. II, II 132 u. Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1901, S. 13.

³⁾ Die Seeinteressen des Deutschen Reichs, 1898, S. I 5.

⁴⁾ So beklagt u. a. der bereits erwähnte Bericht aus Sydney (Handelsarchiv 1881, I S. 14), „dass Deutschland bisher nicht durch regelmässige Entsendung von Käufern nach den australischen Wollmärkten direkte Verbindungen dahin anzuknüpfen versucht habe“.

weit entfernten und noch nicht vollständig erschlossenen Ländern der Grundsatz, die Personentarife tunlichst niedrig zu halten und die Haupteinnahmen aus der Güterbeförderung zu ziehen.¹⁾ Dementsprechend waren die Fahrpreise für Kajütereisende nach den ostasiatischen und australischen Häfen viel niedriger als nach den Vereinigten Staaten von Amerika. So kostete um das Jahr 1896²⁾ die siebentägige Reise nach New York im Winter etwa 450, im Sommer 550 M. Für den fast viermal so langen Weg nach Schanghai, auf dem der Reisende eine sechsmal längere Zeit, nämlich 42 Tage, verpflegt wurde, waren demgegenüber nur 1570 M. zu zahlen, während diese Reise nach der gebotenen Ausstattung und Schnelligkeit des Schiffes — sie waren beide geringwertiger als bei den Dampfern nach New York — ungefähr das Doppelte hätte kosten müssen.

Es verblieb noch der Frachtverkehr. Von ihm liess sich jedoch ebensowenig erwarten, dass er für sich allein die geplante Unternehmung ertragreich gestalten könne. Denn für die zweckentsprechende Einrichtung einer Postdampferlinie musste als erste Bedingung gelten, dass das Einnehmen von Frachten nicht in beliebigen, sondern nur in genau bestimmten, der Zahl nach äusserst beschränkten Häfen gestattet würde. Hierzu kam der im Interesse der Fahrzeitverkürzung möglichst gering bemessene Aufenthalt in den einzelnen Zwischenhäfen und die Pünktlichkeit, mit der ein Postdampfer die Abfahrtszeiten innezuhalten gezwungen ist. Diese Umstände nötigen oft, Güter, die nicht schnell genug übernommen werden können, am Gestellungsplatze zurückzulassen oder auf die Beförderung grosser Warenmengen deswegen zu verzichten, weil sie sich im Bestimmungshafen nicht so schnell löschen lassen, wie der kurze Aufenthalt selbst es erfordern würde. Derartige Einschränkungen müssen erklärlicherweise eine grosse Einbusse an Frachteinnahmen zur Folge haben. Den solchergestalt verminderten Einnahmen traten aber noch erhebliche Mehrausgaben zur Seite, wie sie durch die notwendige Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und andere Umstände unvermeidlich bedingt wurden.

¹⁾ Busley „Der Kampf um den ostasiatischen Handel“, S. 223/24.

²⁾ Für eine frühere Zeit haben keine Angaben ermittelt werden können.

Die Steigerung der Fahrgeschwindigkeit erfordert zunächst umfangreichere Maschinenanlagen mit höheren Anschaffungskosten. Hiermit hängt unmittelbar die Einstellung eines grösseren Maschinenpersonals zusammen. Ferner entstehen Mehrausgaben durch einen gesteigerten Kohlenverbrauch. Nach Busley¹⁾ verhält sich, selbst wenn man berücksichtigt, dass der schnellere Dampfer sein Ziel früher erreicht, mithin einige Tage weniger zu dampfen hat als der langsamere, der Kohlenverbrauch zweier Dampfer von verschiedener Fahrgeschwindigkeit für die gleichen zurückgelegten Entfernungen etwa wie die Quadrate der angewandten Schiffsgeschwindigkeiten. Das ergibt bei einem Unterschiede zwischen $9\frac{1}{2}$ ²⁾ und $11\frac{1}{2}$ ³⁾ Knoten einen Kohlenverbrauch von $\frac{19^2}{2} : \frac{23^2}{2} = 361 : 529$ oder rund 2 : 3. Ein Dampfer von $11\frac{1}{2}$ Knoten Geschwindigkeit verbraucht also die anderthalbfache Kohlenmenge eines Dampfers von nur $9\frac{1}{2}$ Knoten Fahrgeschwindigkeit. Daneben bedingten die besseren Passagiereinrichtungen einen grösseren Kostenaufwand, als es für die auf der ostasiatischen und australischen Fahrt seither eingestellten deutschen Dampfer üblich gewesen war. Ausserdem bewirken die umfangreicheren Maschinenanlagen und die mitzuführenden grösseren Kohlenmengen bei gleicher Wasserverdrängung eine nicht unwesentliche Verkleinerung der verfügbaren Schiffsräume und damit indirekt eine Verringerung der Einnahmen.

Nach alledem mussten die geplanten Dampferlinien dem Unternehmer eine erhebliche finanzielle Einbusse bringen. Es konnte daher nicht wundernehmen, wenn die deutschen Reedereien es ablehnten,⁴⁾ die Linien ohne Beihilfe des Reichs auf eigene Hand einzurichten. Sie durften hierbei mit Recht auf die hohen Subventionen verweisen, die selbst das handelsmächtige England mit seinen zahlreichen Verbindungen und seinem gewaltigen

¹⁾ a. a. O., S. 222 ff.

²⁾ Durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der damals nach Ostasien und Australien fahrenden Dampfer der Kingsin-Linie und der Reederei R. Sloman.

³⁾ Geplante Durchschnitts-Mindestgeschwindigkeit der zu subventionierenden Dampfer.

⁴⁾ Staatssekretär v. Stephan in der Reichstagssitzung vom 13. März 1885 (Sten. Ber. d. R. 1884/85, Bd. 3, S. 1808).

Frachtverkehr für die betreffenden Postdampferlinien zahlte. Es gewährte bereits im Jahre 1880 für die Fahrten nach Ostindien, China und Japan eine Beihilfe von 417 325 Pfd. Sterl. jährlich, während die australische Linie seitens der dortigen Kolonien mit 207 500 Pfd. Sterl. subventioniert wurde. Ebenso zahlte Frankreich hohe staatliche Beihilfen, und zwar 8 573 024 Frcs. für eine Postdampferlinie nach Ostindien und China und 3 300 000 Frcs. für eine solche nach Australien und Neu-Kaledonien.¹⁾ Die deutschen Reedereien mussten sich mit Recht sagen, dass sie selbst bei grösster Kraftanstrengung gegen so günstig gestellte Konkurrenten nichts auszurichten vermochten.

Der Reichsregierung aber blieb, nachdem sie einmal die Notwendigkeit regelmässiger Dampferlinien nach Ostasien und Australien erkannt hatte, unter solchen Umständen kein anderer Ausweg, als selbst helfend einzugreifen. Sie konnte sich dabei in letzter Reihe auf die Tatsache berufen, dass die Etats aller wichtigeren am Überseehandel beteiligten Staaten Europas recht erhebliche Summen für die Subventionierung ihrer grossen Dampferlinien aufwiesen, während Deutschland im überseeischen Verkehr lediglich die Mitnahme der Post nach Massgabe des Gewichts der beförderten Sendungen mit jährlich 320 000 M. bezahlte. So betrugen im Jahre 1883/84 die gedachten staatlichen Aufwendungen in England jährlich rund 12 Millionen Mark, in Frankreich 20, in Österreich 4 und in Italien 7 Millionen Mark. Bei England waren hierin noch nicht die bedeutenden Subventionsbeträge einbegriffen, die für die Unterhaltung einzelner Dampferverbindungen mit englischen Kolonien aus Fonds der Kolonialregierungen gewährt wurden. Der französische Staat aber zahlte ausserdem, wie bereits angeführt, den nicht zur Klasse der subventionierten Postdampfer gehörenden Schiffen langer Fahrt besondere Schifffahrtsprämien, deren Höhe damals ungefähr 6 Millionen Mark jährlich erreichte.²⁾ Im Vergleich zu solchen Summen konnte die von der Reichsregierung vorgeschlagene Subvention von 5 400 000 M. (einschliesslich der afrikanischen Linien) als verhältnismässig gering bezeichnet

¹⁾ Drucks. d. R. 1881, S. 533 ff.

²⁾ Drucks. d. R. 1884/85, S. 71.

werden. Hierfür spricht noch der Umstand, dass sich der für die ostasiatische und australische Linie auf die Seemeile zurückgeführte Zuschuss nur auf 5,49 M. stellte, wogegen für die gleichen Verbindungen die grossbritannische Regierung eine Subvention von 9,71 M. und die französische eine solche von 9,30 M. auf die Seemeile gewährte.¹⁾

2. Die ostafrikanische Linie.²⁾

Im grossen ganzen sind für die Subventionierung der ostafrikanischen Linie dieselben Gründe wie für die Subventionierung der ostasiatischen und australischen Linie massgebend gewesen. Auch hier das Bestreben, durch Schaffung unmittelbarer regelmässiger Dampferverbindungen den deutschen Handel zu beleben und damit die Absatzgebiete für die Erzeugnisse der deutschen Industrie zu erweitern, auch hier die Erkenntnis, dass der deutsche Handel sowohl hinsichtlich der Verschiffungsgelegenheit wie hinsichtlich des Geschäftsabschlusses (Kommission, Banken usw.) soweit wie möglich von der ausländischen Vermittlung unabhängig zu machen sei.

Was den letzteren Punkt anbelangt, so lagen die Verhältnisse hier noch ungünstiger als bezüglich Ostasiens und Australiens. Bestanden dorthin wenigstens deutsche Verbindungen mit allenthalben regelmässigen Abfahrtszeiten, so war der unmittelbare Verkehr Deutschlands mit den ostafrikanischen Küstengebieten überhaupt nur auf seltene gelegentliche Fahrten von Segelschiffen und Frachtdampfern beschränkt.³⁾ Er blieb daher noch weit mehr als der Verkehr nach Ostasien und Australien auf die ausländischen Dampferlinien angewiesen. Hierbei kam bis Zanzibar zunächst eine unmittelbare britische Postdampferlinie London—Zanzibar und für die Küstenplätze südlich von Zanzibar

¹⁾ Drucks. d. R. 1884, S. 830.

²⁾ Es ist hier nur die Subventionsvorlage vom Jahre 1890 berücksichtigt. Der afrikanische Teil des zweiten Gesetzentwurfs vom Jahre 1884 war zu nebensächlich. Die Erweiterung der afrikanischen Linie durch das Gesetz vom 25. Mai 1900 aber ist im Interesse des innern Zusammenhangs im Kapitel I (S. 40 ff.) behandelt.

³⁾ Hierzu und zum folgenden vergl. Drucks. d. R. 1889/90, S. 436 ff.

bis Mozambique der Übergang von dieser Linie auf die „British India-Line“ Bombay – Aden – Mozambique in Betracht. Dazu trat noch eine französische Postdampfschiffslinie Marseille – Zanzibar – Madagaskar – Maskarenen, zu deren Einrichtung sich die französische Regierung im Jahre 1888 durch den unbefriedigenden Zustand der bisherigen Verbindungen mit der ostafrikanischen Küste und durch das Bestreben veranlasst gesehen hatte, dem englischen und deutschen Handel daselbst einen wirksamen Wettbewerb zu bereiten. Zwar hatte der Norddeutsche Lloyd bei den ostasiatischen und australischen Reichspostdampfern Durchfrachten nach Ostafrika mit Übergang in Aden auf die afrikanische Strecke der British India-Line, bzw. von dieser auf die Reichspostdampfer eingerichtet. Jedoch standen der pünktlichen Güterbeförderung mit dieser Verbindung Umstände im Wege, deren Beseitigung nicht in der Macht des Lloyd lag und die es ausschlossen, diese Verbindung je zu einer den Anforderungen des deutschen Handelsverkehrs entsprechenden zu gestalten. Da die britischen Dampfer in erster Reihe britischen und indischen Interessen zu dienen hatten, so liessen sie, wenn der Laderaum für die britischen und indischen Güter gebraucht wurde, die in Aden mit den Reichspostdampfern eingehenden Frachten für Ostafrika bis zu vorhandener Raumgelegenheit liegen. Ähnlich wurden in umgekehrter Richtung die für die Reichspostdampfer bestimmten Güter seitens der englischen Schiffe bei Raumangel schon in den afrikanischen Plätzen zurückgestellt. Auch waren die Reichspostdampfer selbst heimkehrend mit Ladung aus Ostasien und Australien vielfach derartig angefüllt, dass sich auf eine Mitnahme der afrikanischen Frachten in Aden mit Sicherheit niemals rechnen liess.¹⁾ Um daher wochen- und selbst monatelange Verzögerungen zu vermeiden, musste für die deutschen Güter in der Hauptsache der Weg über England gewählt werden. Diese indirekten Verschiffungen waren umso misslicher, als gerade bei Aussendungen nach der ostafrikanischen Küste über besonders

¹⁾ Aus diesem Grunde sah die Reichsregierung auch von einer Zweiglinie Aden–Zanzibar (an Stelle der unmittelbar von Deutschland ausgehenden Verbindungen) ab, obzwar gerade dieser Plan schon gelegentlich der afrikanischen Vorlage des Jahres 1884 angeregt und später wiederholt in der Presse lebhaft befürwortet worden war.

rohe Behandlung der deutschen Güter auf den englischen Linien geklagt wurde.¹⁾

In derselben Weise musste sich der über Kapstadt geleitete Verkehr mit den südlich von Mozambique gelegenen Gebieten Ostafrikas auf fremden Schifffahrtslinien bewegen. Hier kam nur die anfangs von der portugiesischen Regierung subventionierte britische Castle Mail-Line in Frage, die nach Aufhebung der Subventionierung ihren Dienst nach Mozambique zwar fortsetzte, jedoch ohne Postvertrag und ohne Verbindlichkeit der Innehaltung fahrplanmässiger Fahrten. Eine Dampferlinie, die nach Kündigung des Subventionsvertrags mit der Castle Mail-Line von der portugiesischen Regierung eingerichtet wurde, war für den deutschen Verkehr nahezu unbenutzbar. Es war also nicht nur die Abhängigkeit vom Ausland eine noch grössere als auf dem Wege nach Ostasien und Australien, sondern die zur Verfügung stehenden ausländischen Dampferverbindungen genügten hier noch weniger den Verkehrsbedürfnissen als dort.

Der deutsche Handel mit den ostafrikanischen Gebieten war aber keineswegs so unbedeutend, dass er sich mit den mangelhaften Beförderungsmöglichkeiten ohne weiteres hätte begnügen sollen. Die amtlich nachweisbare Ausfuhr Hamburgs und Bremens nach Ostafrika bezifferte sich im Jahre 1888 auf 36 747, die Einfuhr von dorthier nach Hamburg und Bremen auf 17 398 Doppelzentner.²⁾ Dabei musste auch hier in Betracht gezogen werden, dass nur ein Teil der Waren statistisch erfasst werden konnte, weil ein grosser Prozentsatz der Güter mittelbar über England oder Indien verschifft wurde. Ausserdem liess das Aufblühen der Burenrepubliken eine Zunahme des deutsch-afrikanischen Frachtverkehrs erhoffen.

Aber selbst wenn für die afrikanische Linie nicht in demselben Maße wie für die ostasiatische und australische eine wirtschaftliche Ausnutzung des Dampfermaterials zu erwarten

¹⁾ „Export“, Jahrgang 1890, S. 342. („Die deutschen Kolonien und die subventionierten Postdampferlinien nach Ostafrika.“)

²⁾ Die Angaben mussten auf Hamburg und Bremen beschränkt werden, weil die Statistik des Deutschen Reichs für 1883 den Handelsverkehr mit dem gesamten Afrika (ausser Ägypten) nur gemeinsam nachweist.

stand, so spielten dafür die kolonialpolitischen Gesichtspunkte hier eine nicht zu unterschätzende Rolle. v. Philippovich sagt: „Namentlich, wenn es sich um Verbindungen mit eigenen Kolonien handelt, für deren Entwicklung die politische Macht des Mutterlandes massgebend ist, wäre Abhängigkeit von fremden Schiffsverbindungen ein Widerspruch gegen den Besitz der Kolonien selbst.“¹⁾ Die vielfach noch auf einer sehr niedrigen Kulturstufe stehenden Eingeborenen bemessen die Macht des Mutterlandes nach rein äusserlichen Erscheinungen. Sie sind daher leicht geneigt, diese Macht gering zu schätzen, wenn sie stolze Schiffe fremder Flagge im Hafen verkehren sehen, während die Schiffe des Mutterlandes dagegen minderwertig erscheinen. Auch im Interesse der Verwaltung des Schutzgebiets waren regelmässige eigene Dampferverbindungen von grosser Wichtigkeit. Die amtliche Tätigkeit der im Schutzgebiete befindlichen Vertreter der Reichsregierung erforderte einen regen Schriftwechsel mit der Regierungszentrale in Berlin, auf dessen rasche und pünktliche Beförderung Wert gelegt werden musste. Ferner hatte sich die Reichsregierung schon seit Jahren veranlasst gesehen, zum Schutze der Kolonialunternehmungen in den ostafrikanischen Gewässern dauernd Kriegsschiffe zu stationieren. Das Bedürfnis einer sicheren unabhängigen Verbindung mit ihnen war ebenso gross, wie dies oben für den fernen Osten erörtert worden ist. Endlich hatten auch die zahlreichen, teils in amtlicher Stellung, teils als Privatleute im Schutzgebiete lebenden Deutschen wegen der lebhaften mit der Heimat unterhaltenen Beziehungen einen gewissen Anspruch auf möglichst gute Verkehrsverbindungen mit dem Mutterlande.

Infolge der Konkurrenz der staatlich subventionierten ausländischen Dampferlinien²⁾ und bei der Unmöglichkeit, die Aussichten des geplanten Unternehmens mit einiger Sicherheit

¹⁾ Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 2. Aufl., Bd. III, S. 101, unter „Dampfersubventionen“.

²⁾ Wie hoch um das Jahr 1890 diese Subventionen im einzelnen waren, liess sich nicht ermitteln. Die Denkschrift vom 6. April 1881, betreffend das französische Gesetz über die Handelsmarine (Aktenstück Nr. 95 der Drucks. d. R. 1881) gibt die englische Subvention für eine Linie Aden—Zanzibar allein mit 10 000 Pfd. Sterl. an.

vorauszuberechnen, befand sich auch hier die private Schifffahrtsindustrie ausserstande, die gewünschten regelmässigen Verbindungen aus eigener Kraft einzurichten. Das Deutsche Reich aber musste sich, da hier in höherem Masse als bei den Dampferlinien nach Ostasien und Australien staatliche Interessen in Frage kamen, noch mehr als dort veranlasst sehen, durch sein Eingreifen die Herstellung der Dampferverbindungen zu ermöglichen.

Aus den vorstehenden Erörterungen über die Notwendigkeit und die Ziele der deutschen Dampfersubventionen geht hervor, dass von einer eigentlichen Unterstützung der beiden subventionierten Schifffahrtsgesellschaften nicht die Rede sein kann. Die Beihilfe des Reichs bildet vielmehr eine Entschädigung für die im allgemeinen und staatlichen Interesse übernommenen besonderen Pflichten und die den Unternehmern hieraus erwachsenden Mehrkosten und Verluste. Dieser Auffassung geben auch sämtliche Verträge mit den Worten Ausdruck, dass der Unternehmer eine „Vergütung“ usw. empfängt „für die Erfüllung der in dem Verträge übernommenen Verbindlichkeiten“. Die Subventionierung der Reichspostdampferlinien läuft in der Hauptsache auf eine Förderung des deutschen Handels und der deutschen Industrie sowie der kolonialen Zwecke hinaus, wie sie durch die volkswirtschaftliche und politische Lage Deutschlands geboten erschien und noch geboten erscheint.

Kapitel III.

Die Wirkungen der deutschen Dampfersubventionen auf den Handelsverkehr Deutschlands.

Wie sich der Frachtverkehr auf den drei subventionierten Dampferlinien im Laufe der Jahre entwickelt hat, ist aus den Anlagen 7 bis 9 ersichtlich. Die Nachweisungen für die ost-asiatische und australische Fahrt beginnen erst mit dem zweiten vollen Betriebsjahre (1888), weil vorher eine genaue amtliche Statistik nicht geführt worden ist. Zur grösseren Übersichtlichkeit sind die Zahlen der Jahre 1888 bzw. 1891 und 1904 in folgendem einander gegenübergestellt.

1. Ostasiatische Linie (einschl. der Anschlusslinien).¹⁾

		Verhältniszahlen.	
a) Ausreise		Gewicht	Wert
1888:	18 828 Tonnen im Werte von 19 408 000 M.	100	100
1904:	97 582 „ „ „ „ 102 631 000 „	518	529

b) Heimreise

1888:	15 462 Tonnen im Werte von 28 780 000 M.	100	100
1904:	68 703 „ „ „ „ 153 770 000 „	444	534

c) Gesamtverkehr

(Aus- und Heimreise zusammen)

1888:	34 290 Tonnen im Werte von 48 188 000 M.	100	100
1904:	166 285 „ „ „ „ 256 401 000 „	485	532

2. Australische Linie.¹⁾

a) Ausreise

1888:	8 541 Tonnen im Werte von 13 791 000 M.	100	100
1904:	58 861 „ „ „ „ 38 295 000 „	689	278

¹⁾ Neubaur gibt durchweg weit höhere Zahlen an. Die vorstehenden Angaben sind teils den Reichstagsdrucksachen, teils dem Archiv f. P. u. T. und damit indirekt den im Reichsamt des Innern herausgegebenen Nachrichten für Handel und Industrie oder letzteren unmittelbar entnommen und können daher als zutreffend gelten.

				Verhältniszahlen.	
b) Heimreise				Gewicht	Wert
1888:	15 646 Tonnen im Werte von	12 536 000 M.	100	100	
1904:	75 303 „ „ „ „	63 124 000 „	481	504	

c) Gesamtverkehr

(Aus- und Heimreise zusammen)

1888:	24 187 Tonnen im Werte von	26 327 000 M.	100	100	
1904:	134 164 „ „ „ „	101 419 000 „	555	385	

3. Afrikanische Linie

(einschl. der anfänglichen Küstenlinien).

a) Ausreise

1891:	11 129 Tonnen im Werte von	6 681 000 M.	100	100	
1904:	72 913 „ „ „ „	31 348 000 „	655	469	

b) Heimreise

1891:	10 522 Tonnen im Werte von	5 521 000 M.	100	100	
1904:	61 498 „ „ „ „	38 736 000 „	584	702	

c) Gesamtverkehr

(Aus- und Heimreise zusammen)

1891:	21 651 Tonnen im Werte von	12 202 000 M.	100	100	
1904:	134 411 „ „ „ „	70 084 000 „	621	574	

Der Gesamtwarenverkehr hat sich demnach in dem 17jährigen Zeitraum von 1888 bis 1904 auf der ostasiatischen Linie hinsichtlich des Gewichts annähernd und hinsichtlich des Wertes reichlich verfünffacht, auf der australischen Linie hinsichtlich des Gewichts reichlich verfünffacht und hinsichtlich des Wertes beinahe vervierfacht, auf der afrikanischen Linie aber in dem 14jährigen Zeitraum von 1891—1904 bezüglich des Gewichts reichlich und bezüglich des Wertes nahezu versechsfacht. Unstreitig liegt hierin ein Verkehrsaufschwung, wie er den gehegten Erwartungen durchaus entspricht.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass der Güterverkehr der Reichspostdampferlinien nicht ausschliesslich die Beförderung deutscher oder für Deutschland bestimmter Waren umfasst, dass vielmehr ein nicht unwesentlicher Teil desselben auf Güter ausländischen Ursprungs und ausländischer Bestimmung entfällt. Dieser Umstand wird in erster Reihe dadurch bedingt, dass im Interesse der westdeutschen Industrie das Anlaufen eines belgischen oder niederländischen Hafens und im Interesse des

gesamten deutschen Post- und Reiseverkehrs das Anlaufen eines Mittelmeerhafens unvermeidlich ist. Aber selbst ohne das Anlaufen fremder Häfen würde es nicht durchführbar sein, die Beförderung ausländischer Güter völlig auszuschliessen, da auch über die deutschen Verschiffungshäfen teils aus den nordischen Seestaaten, teils aus den südöstlichen Hinterländern — bzw. für diese bestimmt — vielfach solche Güter ihren Weg nehmen. So waren beispielsweise im Durchschnitt der Jahre 1892—96 auf der ostasiatischen und australischen Linie zusammen von den in Bremerhaven geladenen Gütern dem Werte nach 21,2 v. H. ausländischer Herkunft und von den heimkehrend in Bremerhaven gelöschten Gütern 22,6 v. H. für das Ausland bestimmt. Ähnlich wurden in den Jahren 1896—98 auf der afrikanischen Linie in Hamburg dem Werte nach durchschnittlich 26,2 v. H. ausländische Güter geladen und nach der Heimkehr ebenda 22,8 v. H. für das Ausland bestimmte Waren gelöscht.¹⁾ In alledem liegt aber nichts Aussergewöhnliches, da sich die nicht subventionierten Reedereien in dieser Beziehung genau in derselben Lage wie die Reichspostdampferlinien befinden. Es muss deshalb als ausreichende Massnahme angesehen werden, dass dort, wo deutsche oder für Deutschland bestimmte Waren neben ausländischen oder für das Ausland bestimmten zur Versendung gelangen, die ersteren bei gleichzeitiger Anmeldung den Vorzug geniessen.²⁾ Unter solcher Voraussetzung können die ausländischen Güter geradezu als ein willkommener Zuwachs für die Unterhaltung der Reichslinien angesehen werden, der es ermöglicht, auch für den deutschen Warenverkehr die Tarife niedriger zu gestalten, und der namentlich insoweit bereitwillig aufzunehmen ist, als er, wie z. B. die in Genua³⁾ und Lissabon⁴⁾

¹⁾ Drucks. d. R. 1897/98, S. 1130/31 und 1898/1900, S. 4332/3. Weitere Angaben, namentlich für einen späteren Zeitraum, waren nicht zu ermitteln.

²⁾ Drucks. d. R. 1897/98, S. 1074. In den späteren Verträgen ist dieser Punkt ausdrücklich ausbedungen (Art. 27 und 26).

³⁾ Sie bestehen nach Neubaur (S. 129) aus kondensierter Schweizer Milch, Konserven (namentlich Fruchtkonserven), Öl, Makkaroni, Wein, Marmor und Korallen.

⁴⁾ Die in Lissabon geladenen Güter sind zum grössten Teile Regierungsgüter für die portugiesischen Kolonien Ostafrikas (Anl. 1898/1900, S. 4288).

geladenen und gelöschten Güter, mit deutschen Erzeugnissen überhaupt nicht in Wettbewerb tritt. Auch bleibt zu berücksichtigen, dass aus dem Auslande zufließende Einnahmen des Frachtverkehrs ein nicht zu unterschätzendes Forderungskonto der internationalen Zahlungsbilanz bilden.

Wieviel von den mit den Reichspostdampfern beförderten Gütern deutschen Ursprungs oder für Deutschland bestimmt gewesen sind, ist gleichfalls aus den Anlagen 7 bis 9 zu ersehen. Allerdings lassen die betreffenden Zahlen hinsichtlich der äussersten Genauigkeit manches zu wünschen übrig. In den ausländischen Verschiffungshäfen begegnet die Aufmachung einer in der fraglichen Beziehung völlig einwandfreien Statistik vielfach erheblichen Schwierigkeiten, weil der grösste Teil der Waren Kommissionsgut ist, das den Linien im Verschiffungshafen von den Speditionshäusern zugeführt oder abgenommen wird, ohne dass diese gewillt sind, Bezugsquellen oder Bestimmung stets genau zu nennen. In Ermangelung anderweiter Angaben muss aber der Sitz des Speditionsgeschäfts als Ursprungs- oder Bestimmungs-ort gelten. Dazu kommt, dass die Konnossemente zumeist auf Order gestellt zu sein pflegen, die endgültige Bestimmung der Ware daher nicht erkennen lassen.¹⁾ Doch selbst abgesehen davon, dass bezüglich einzelner ausländischer Häfen das tatsächliche Verhältnis zwischen dem deutschen und dem fremden Anteil am Warenverkehr sich noch günstiger gestalten würde, als durch die Statistik nachweisbar ist, ergibt sich schon aus den Zahlen der Anlagen, wie die in den Reichspostdampfern gebotene Beförderung Gelegenheit in überwiegendem Maße dem deutschen Handel zugute kommt. Bezüglich der australischen Linie trifft dies bei beiden Fahrtrichtungen mit wenigen Ausnahmen für die ganze Zeit des Bestehens der Linie zu, hinsichtlich der ostasiatischen Linie gleichfalls für die Ausreise, und auch auf der afrikanischen Linie überwiegt neuerdings, namentlich was die Ausreise anlangt, der Bestandteil deutscher Güter. Hierbei muss hervorgehoben werden, dass gerade die Ausreisen mit der Förderung des Absatzes deutscher Industrieerzeugnisse den wichtigsten Teil der Reichspostdampferunternehmungen bilden. Der Wert

¹⁾ Drucks. d. R. 1897/98, S. 1074.

der ausgehend beförderten deutschen Waren machte im Jahre 1904 auf der ostasiatischen Fahrt 64,7, auf der australischen 62,2 und auf der afrikanischen Fahrt 58,7 v. H. der überhaupt ausgehend verschifften Waren aus. Für fremdländische Güter betrug mithin der Wert nur 35,3, 37,8 und 41,3 v. H. Die bis in die neueste Zeit anhaltenden hohen Wertziffern der ausländischen Einfrachten auf der ostasiatischen Linie erklären sich hauptsächlich durch den bedeutenden Wert der in Genua ausgeschifften, für Italien, Südfrankreich und die Schweiz bestimmten Seidesendungen aus China und Japan.

Die gesamte, im Jahre 1904 durch die Reichspostdampferlinien bewirkte deutsche Ausfuhr belief sich auf 167 333 t im Werte von 108 633 000 M., die deutsche Einfuhr auf 130 005 t im Werte von 108 950 000 M. Der Art nach besteht die durch die Reichspostdampfer vermittelte deutsche Ausfuhr auf der ostasiatischen und australischen Linie vornehmlich aus Manufakturwaren aller Art, Drogen, Chemikalien, Farbwaren, Bier, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Nägeln, Nadeln, Maschinen und Maschinenteilen, Papier und Papierwaren, Glaswaren und Musikinstrumenten (vorzugsweise Pianos für Australien), auf der afrikanischen Linie hauptsächlich aus Manufakturwaren aller Art, Verzehrggegenständen (u. a. Zucker, Bier, Wein, Konserven), Drogen, Chemikalien, Farben, Metallwaren, Maschinen und Maschinenteilen, Zement, Waffen und Munition, Schiffsausrüstungsgegenständen und Musikinstrumenten (wieder vornehmlich Pianos). Die Einfuhr setzt sich im wesentlichen zusammen auf der ostasiatischen und australischen Linie aus Wolle, Tee, Häuten, Fellen und Pelzwerk, Tabak, Erzen (meist Silber und Silberbleierz), Strohgeflechten und Matten, Kupfer, Baumwolle, Bettfedern, Gutta-percha, Borsten, Talg, Galläpfeln, feinen Holz- und Bronzeware, Papier und Papierwaren, auf der afrikanischen Linie aus Kautschuk, Gummi aller Art, Nelken und Nelkenstengeln, Wolle, Häuten und Fellen, Wachs jeglicher Art, Erdnüssen, Elfenbein, Rinden aller Art, Kaffee und Kakao.¹⁾

¹⁾ Archiv f. P. u. T., die verschiedenen Jahrgänge, ebenso Nachrichten für Handel und Industrie. In Verbindung damit Drucks. d. R. 1897/98, S. 1114 ff. und 1898/1900, S. 4314 ff.

Zu Anfang des Bestehens der Reichslinien war in der Presse und im Reichstage häufig die Befürchtung geäußert worden, die subventionierten Linien könnten die Zufuhr fremder landwirtschaftlicher Erzeugnisse vermehren und dadurch der deutschen Landwirtschaft Schwierigkeiten verursachen. Dieser Gefahr ist in den letzten Verträgen wirksam durch eine Bestimmung begegnet,¹⁾ die den Reichskanzler ermächtigt, landwirtschaftliche Erzeugnisse, welche mit denen der deutschen Landwirtschaft konkurrieren, von der Einfuhr durch die Reichspostdampfer nach deutschen, niederländischen und belgischen Häfen auszuschliessen. In dem Verträge mit der Ostafrika-Linie sind hiervon Tabak, Bienenwachs, Häute, Felle und Wolle ausgenommen, auch ist die Ermächtigung auf Erzeugnisse des Auslands — im Gegensatze zu solchen des deutsch-ostafrikanischen Schutzgebiets — beschränkt. Im ersteren Falle handelte es sich um Artikel, deren Einfuhr schon vorher besonders in Frage kam,²⁾ im letzteren Falle liess man sich im Reichstage teilweise von der Auffassung leiten, dass ein Mitbewerb des deutschen Schutzgebiets während der 15 jährigen Vertragsperiode ernstlich noch gar nicht in Frage kommen könne, und dass sich gegebenenfalls noch die Möglichkeit biete, einer schädlichen Konkurrenz der landwirtschaftlichen Erzeugnisse Deutsch-Ostafrikas durch angemessen erhöhte Zollsätze vorzubeugen.³⁾ Wie oft der Reichskanzler von der Ermächtigung bisher Gebrauch gemacht hat, entzieht sich der Kenntnis des Verfassers. Dass der Fall aber hinsichtlich der Linien des Norddeutschen Lloyd bereits zu Anfang des Jahres 1900 eingetreten ist, steht fest.⁴⁾ Es kann sich dabei hauptsächlich um australische Erzeugnisse, und zwar um Butter, Weizen, frisches Fleisch und Wolle handeln. Der Bezug australischen Fleisches und Weizens sowie australischer Butter ist im Verhältnis zur

¹⁾ Artikel 26 des Vertrags mit dem Nordd. Lloyd vom Jahre 1898 und Art. 25 des Vertrags mit der Ostafrika-Linie vom Jahre 1900.

²⁾ Abgeordneter Dr. Örtel in der Reichstagssitzung vom 7. Mai 1900 (Sten. Ber. d. R. 1898/1900, Bd. 6, S. 5290).

³⁾ Abg. Broemel in der Reichstagss. vom 7. Mai 1900 (Sten. Ber. d. R. 1898/1900, Bd. 6, S. 5292) und Abg. Dr. Arendt in derselben Sitzung (S. 5293).

⁴⁾ Abgeordneter Dr. Örtel in derselben Sitzung (a. a. O., S. 5291).

Gesamteinfuhr dieser Artikel verschwindend gering.¹⁾ Auf die australische Wolle wird noch weiter unten einzugehen sein.

Zur Vervollständigung des Verkehrsbildes der subventionierten Dampferlinien ist eine Nachweisung über die Zahl der bisher auf ihnen beförderten Personen beigelegt (Anlage 10). Auch hier zeigt sich eine ganz bedeutende Verkehrssteigerung. Im Jahre 1904 sind auf allen drei Linien zusammen nicht weniger als 48 619 Reisende befördert worden, gegen 13 725 im Jahre 1891.²⁾

An dieser Stelle sei erwähnt, dass sich die Konkurrenz der sibirischen Eisenbahn im Güterverkehr bisher noch gar nicht und im Personenverkehr nur in einem einzigen Jahre (1903) bemerkbar gemacht hat. Die Truppenbeförderungen aus Anlass des russisch-japanischen Krieges haben die Bahn in der Folgezeit vollauf in Anspruch genommen.³⁾ Im Warenverkehr wird sie, selbst wenn man sie künftig besser ausbauen sollte, stets nur für sehr wertvolle Güter in Frage kommen, welche die im Gegensatz zur Seefracht ungemein hohen Eisenbahnfrachtsätze zu tragen vermögen. Auch haben die Schifffahrtsgesellschaften in der Beweglichkeit ihrer Frachtsätze immer ein geeignetes Mittel an der Hand, der Konkurrenz der genannten Bahn mit ihren naturgemäss festeren Frachtsätzen jederzeit zu begegnen. Eine vermehrte Benutzung der Bahn als Reisegelegenheit dürfte aber nur belebend auf den Gesamtverkehr nach Ostasien und damit auch günstig auf die Reichspostdampferlinien wirken.

Die Bedeutung der subventionierten Linien für den deutschen Handel spiegelt sich in gewissem Grade auch in der Zunahme des allgemeinen Handelsverkehrs Deutschlands mit den Hauptbestimmungsländern der Reichslinien wieder.

Nach den Übersichten in Anlage 11—14 betrug im Spezialhandel unter Ausschluss des Edelmetall- und Kontantenverkehrs:⁴⁾

¹⁾ Er belief sich z. B. im Jahre 1904 hinsichtlich der Butter auf 19 000 M. gegen 63 844 000 M. Gesamteinfuhr, hinsichtlich des Weizens auf rund 7 gegen 281 Mill. M. Frisches Fleisch ist 1904 aus Australien überhaupt nicht eingeführt worden.

²⁾ Als dem ersten vollen Betriebsjahre der afrikanischen Linie.

³⁾ Nauticus 1904, S. 242 und Jahresberichte des Nordd. Lloyd.

⁴⁾ Die Angaben sind sämtlich der amtlichen Statistik des Deutschen Reichs entnommen.

die Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet

a) nach China

im Jahre 1889: ¹⁾	249 835 dz	im Werte von	24 239 000 M.
" " 1904:	1 088 993 " " " "		67 599 000 "
<hr/>			
Zunahme:	839 158 dz	im Werte von	43 360 000 M.
			= 179 % vom Wert,

b) nach Japan

im Jahre 1889: ¹⁾	397 437 dz	im Werte von	18 529 000 M.
" " 1904:	1 073 389 " " " "		57 758 000 "
<hr/>			
Zunahme:	675 952 dz	im Werte von	39 229 000 M.
			= 212 % vom Wert,

c) nach Britisch-Australien

im Jahre 1889: ¹⁾	354 813 dz	im Werte von	21 255 000 M.
" " 1904:	864 327 " " " "		48 320 000 "
<hr/>			
Zunahme:	509 514 dz	im Werte von	27 065 000 M.
			= 127 % vom Wert,

d) nach Ost- und Südafrika

im Jahre 1889:	128 115 dz	im Werte von	10 053 000 M.
(dem Jahre vor der Eröffnung der Reichslinie)			
im Jahre 1904:	1 222 383 " " " "		35 090 000 "
<hr/>			
Zunahme:	1 094 268 dz	im Werte von	25 037 000 M.
			= 249 % vom Wert;

¹⁾ Wenn hinsichtlich des Handelsverkehrs mit China, Japan und Australien nicht das Jahr 1885, als das dem Eröffnungsjahre der Reichspostdampferlinien voraufgegangene, sondern das Jahr 1889 als Anfangszeitpunkt gewählt ist, so geschieht es, weil am 15. Oktober 1888 Hamburg und Bremen sowie einige preussische und oldenburgische Gebietsteile an das deutsche Zollgebiet angeschlossen worden sind und weil daher die Heranziehung eines vor diesem Ereignisse liegenden Jahres kein richtiges Bild von dem Verkehrszuwachse geben würde. Für das Jahr 1885 aber den Handelsverkehr des damaligen deutschen Zollgebiets mit demjenigen Hamburgs und Bremens zusammenzufassen, war einmal deswegen nicht ratsam, weil die Hamburger amtliche Statistik gerade für die ungemein wichtige Ausfuhr keine Wertangaben enthält und weil ferner ein Teil des damaligen Hamburger und Bremer Freihafengebiets auch jetzt noch Freihäfen sind, das Vergleichsbild also immerhin ein schiefes bliebe.

die Einfuhr in das Zollgebiet

a) aus China

im Jahre 1889:	92 513 dz	im Werte von	8 444 000 M.
" " 1904:	307 489 " "	" "	34 570 000 "
Zunahme:	214 976 dz	im Werte von	26 126 000 M.
			= 309 % vom Wert,

b) aus Japan

im Jahre 1889:	34 822 dz	im Werte von	3 460 000 M.
" " 1904:	138 608 " "	" "	20 721 000 "
Zunahme:	103 786 dz	im Werte von	17 261 000 M.
			= 499 % vom Wert,

c) aus Britisch-Australien

im Jahre 1889:	239 675 dz	im Werte von	34 458 060 M.
" " 1904:	2 398 420 " "	" "	131 410 000 "
Zunahme:	2 158 744 dz	im Werte von	96 952 000 M.
			= 281 % vom Wert,

d) aus Ost- und Südafrika

im Jahre 1889:	99 965 dz	im Werte von	16 845 000 M.
" " 1904:	387 855 " "	" "	41 251 000 "
Zunahme:	287 890 dz	im Werte von	24 406 000 M.
			= 145 % vom Wert;

der Gesamthandel

a) mit China

im Jahre 1889:	342 348 dz	im Werte von	32 683 000 M.
" " 1904:	1 396 482 " "	" "	102 169 000 "
Zunahme:	1 054 134 dz	im Werte von	69 486 000 M.
			= 213 % vom Wert,

b) mit Japan

im Jahre 1889:	432 259 dz	im Werte von	21 989 000 M.
" " 1904:	1 211 997 " "	" "	78 479 000 "
Zunahme:	779 738 dz	im Werte von	56 490 000 M.
			= 257 % vom Wert,

c) mit Britisch-Australien

im Jahre 1889:	594 489 dz	im Werte von	55 713 000 M.
" " 1904:	3 262 747 " "	" "	179 730 000 "
Zunahme:	2 668 258 dz	im Werte von	124 017 000 M.
			= 223 % vom Wert,

d) mit Ost- und Südafrika

im Jahre 1889:	228 080 dz	im Werte von	26 898 000 M.
„ „ 1904:	1 610 238 „ „ „ „		76 341 000 „

Zunahme: 1 382 158 dz im Werte von 49 443 000 M.
= 184 % vom Wert.

Wir finden also in dem Zeitraum von 16 Jahren in der Ausfuhr nach den fraglichen Ländergebieten die ganz erhebliche Wertzunahme von 127 bis zu 249 %, in der Einfuhr eine solche von 145 bis zu 499 und im Gesamthandel eine solche von 184 bis zu 257 %. Ebenso weist der deutsche Handel mit Ceylon, für dessen Hafen Colombo die subventionierten Linien von grosser Bedeutung sind, eine hervorragende Steigerung auf. Er ist vom Jahre 1889 bis 1903 in der Ausfuhr von 221 291 auf 2 061 008 Rupien, d. i. um 831 %, und in der Einfuhr von 821 731 auf 7 123 546 Rupien, d. i. um 767 % gestiegen.¹⁾

Demgegenüber hat in der Zeit von 1889 bis 1904 die gesamte Ausfuhr des deutschen Zollgebiets (wiederum im Spezialhandel und ohne Edelmetalle usw.) dem Werte nach nur um 65, die Einfuhr um 59 und der Gesamthandel um 61 % zugenommen.²⁾ Desgleichen zeigt im einzelnen der Handel mit den meisten anderen wichtigeren Überseeländern eine weit geringere Steigerung. So hat sich in demselben Zeitabschnitte von 1889 bis 1904 — wiederum dem Werte nach — die hier vornehmlich in Frage kommende Ausfuhr des deutschen Zollgebiets nach den Vereinigten Staaten von Amerika nur um 25, nach Britisch-Nordamerika um 42, nach Argentinien um 73, nach Brasilien um 16, nach Chile um 58, nach Peru um 85 % gehoben; im Verkehre mit Venezuela und Uruguay ist sie sogar nicht unerheblich zurückgegangen.³⁾

¹⁾ Handelsarchiv 1891, II, S. 146, und 1905, II, S. 663. In den Statistiken des Deutschen Reichs erscheint Ceylon — und zwar zusammen mit den Malediven — erst vom Jahre 1900 ab gesondert aufgeführt. Ebenso sind die Straits-Settlements in der Reichsstatistik erst vom Jahre 1900 ab besonders nachgewiesen.

²⁾ Ermittelt — auch im folgenden — nach der Statistik des Deutschen Reichs.

³⁾ Eine Ausnahme macht von den wichtigeren amerikanischen Staaten nur Mexiko, dessen Einfuhr aus dem deutschen Zollgebiet 1889—1904 eine Steigerung um 194 % aufweist.

Aber nicht nur in bezug auf die eigentlichen Bestimmungsländer der Reichslinien hat sich der deutsche Handelsverkehr ungewöhnlich entwickelt, sondern auch bezüglich einzelner Gebiete, die man als die Hinterländer der ostasiatischen Reichslinie bezeichnen kann. Hierzu sind die grossen und kleinen Sundainseln, die Philippinen, Molukken sowie das Königreich Siam zu rechnen, die alle nach und nach durch nicht subventionierte Zweiglinien des Norddeutschen Lloyd an das grosse Reichspostdampfernetz angeschlossen worden sind. Die Ausfuhr des deutschen Zollgebiets nach den erstgenannten Inselgruppen (einschliesslich einiger anderer unwichtiger Gebiete) hat sich in der Zeit von 1889 bis 1904 um 210, die Einfuhr von dort um 400 Prozent gehoben; die Ausfuhr nach Siam um 713 und die Einfuhr dorthin sogar um 1883 Prozent.

Da ein Hauptziel der subventionierten Dampferlinien eine Ausbreitung des industriellen Absatzmarktes bildete, so sei im folgenden für einige der wichtigsten Ausfuhrwaren nach den Bestimmungsländern der Reichslinien die ziffermässige Steigerung angegeben, wie sie sich aus den amtlichen Statistiken des Deutschen Reichs für 1889 und 1904 ergibt.

Es stellte sich der Wert der Ausfuhr des deutschen Zollgebiets

	i. J. 1889	i. J. 1904
	1000 M.	1000 M.
a) nach China:		
für Baumwolle, Baumwollenwaren, . . . auf	406	3 583
„ Drogerie-, Apotheker- und Farbewaren „	5 281	10 338
„ Eisen und Eisenwaren „	7 511	16 573
„ Instrumente, Maschinen und Fahrzeuge „	137	4 010
„ Kupfer- und Kupferwaren „	981	9 161
„ Material-, Spezerei-, Konditorwar. u. dgl. „	446	5 030
„ Wolle und Wollenwaren „	5 967	9 659
„ Bier aller Art „	155	1 772
b) nach Japan:		
für Baumwolle, Baumwollenwaren . . . auf	114	1 055
„ Drogerie-, Apotheker- und Farbewaren „	2 383	12 696
„ Eisen und Eisenwaren „	4 912	9 723
„ Instrumente, Maschinen und Fahrzeuge „	1 541	4 292
„ Kupfer und Kupferwaren „	295	2 369

	i. J. 1889	i. J. 1904
	1000 M.	1000 M.
für Material-,Spezerei-,Konditorwar.u.dgl. auf	286	1 771
„ Papier und Pappwaren „	805	2 377
„ Wolle und Wollenwaren „	5 838	16 466
„ Zink und Zinkwaren „	160	1 861
c) nach Britisch-Australien:		
für Baumwolle, Baumwollenwaren . . . auf	506	4 872
„ Drogerie-, Apotheker- und Farbewaren „	1 191	2 958
„ Eisen und Eisenwaren „	3 166	11 318
„ Instrumente, Maschinen und Fahrzeuge „	5 319	8 511
„ Kleider und Leibwäsche, fertige, auch		
Putzwaren „	571	1 414
„ Kurzwaren „	833	2 357
„ Papier und Pappwaren „	741	1 878
„ Tonwaren „	298	1 660
„ Bier aller Art „	160	615
d) nach Deutsch-Ostafrika:		
für Eisen und Eisenwaren auf	73	1 155
„ Instrumente, Maschinen und Fahrzeuge „	15	349
„ Kupfer und Kupferwaren „	8	241
„ Material-,Spezerei-,Konditorwar.u.dgl. „	38	369
e) nach dem übrigen Ostafrika:		
für Baumwolle, Baumwollenwaren . . . auf	46	734
„ Drogerie-, Apotheker- und Farbewaren „	131	625
„ Eisen und Eisenwaren „	166	921
„ Material-,Spezerei-,Konditorwar.u.dgl. „	201	1 352
f) nach Britisch-Südafrika		
bzw. (für 1889) nach Britisch-Südafrika,		
Oranje-Freistaat und Südafrikanische		
Republik:		
für Baumwolle, Baumwollenwaren . . . auf	489	1 624
„ Drogerie-, Apotheker-, Farbewaren . „	408	4 396
„ Eisen und Eisenwaren „	1 540	4 889
„ Glas und Glaswaren „	46	389
„ Instrumente, Maschinen u. Fahrzeuge „	1 040	4 404
„ Kurzwaren „	171	898
„ Material-,Spezerei-,Konditorwar.u.dgl. „	540	2 215

	i. J. 1889	i. J. 1904
	1000 M.	1000 M.
für Papier und Pappwaren auf	142	558
„ Tonwaren „	43	590
„ Zink und Zinkwaren „	30	611

Hinsichtlich Chinas und Japans könnte als Erklärung für die unverhältnismässig grosse Steigerung des deutschen Handelsverkehrs die Tatsache in Frage kommen, dass sich der gesamte Aussenhandel dieser beiden Länder¹⁾ in dem sechzehnährigen Zeitraum von 1889—1904 ungleich mehr gesteigert hat als der anderer überseeischer Gebiete, ferner bezüglich Chinas die Erwerbung des Kiautschougebiets durch Deutschland und bezüglich Japans der Umstand, dass in die ersten Jahre nach Einrichtung der subventionierten Dampferlinien (für Deutschland 1890) das Zugeständnis Japans fällt, wodurch den Ausländern das Niederlassungsrecht im ganzen japanischen Reiche eingeräumt wurde. Diesem Einwande lässt sich jedoch entgegenhalten, dass andere europäische Länder, für welche die gleichen Voraussetzungen zutreffen, bei weitem nicht eine solche Steigerung ihres Handelsverkehrs mit China und Japan aufzuweisen vermögen wie Deutschland. So hat selbst Grossbritannien vom Jahre 1889—1904 in der Ausfuhr nach China (einschl. Hongkong) dem Werte nach nur einen Zuwachs von 82 % und in der Ausfuhr nach Japan gar nur einen solchen von 26 % zu verzeichnen. Die Einfuhr von Japan nach Grossbritannien ist in dem gedachten Zeitraum um 140 % gestiegen, während die Einfuhr von China sogar um 55 % zurückgegangen ist.²⁾

¹⁾ Er belief sich dem Werte nach für China im Jahre 1889 auf 1004,5, im Jahre 1904 auf 1704,0 Millionen Mark, für Japan 1889 auf 423,6 und 1904 auf 1441,5 Millionen Mark. (Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1905 unter „Internationale Übersichten“, S. 34/35.)

²⁾ Nach Statistical Abstract for the United Kingdom from 1889 to 1903 bzw. 1890 to 1904 Nr. 41/42, und zwar Ausfuhr im Spezialhandel, Einfuhr im Generalhandel. — Der Gesamthandel Österreich-Ungarns mit China ist von 1891—1903 um 74 %, der mit Japan um 223 % gestiegen, in dem Zeitraum 1889/1903 der Gesamthandel Belgiens mit China um 9 %, mit Japan um 207 % (beides dem Werte nach). Dem Gewichte nach hat sich von 1892—1904 der Gesamthandel der Niederlande mit China um 16 %, mit Japan um 124 % gehoben. (Sämtlich nach den amtlichen Statistiken der betreffenden Länder.)

Man wird also unterschiedslos hinsichtlich aller Bestimmungsländer der Reichslinien den letzteren einen Einfluss auf die ungemein günstigen Ziffern der deutschen Handelsentwicklung nicht absprechen dürfen. Dagegen lässt sich mit Recht einwenden, dass die ziffermässig nachgewiesene Steigerung nicht durchweg eine tatsächliche ist, sondern zum Teil in der stetig fortschreitenden Befreiung des deutschen Handels von ausländischer Vermittlung zu suchen ist. Deutsche Waren, die früher auf ausländischen, namentlich auf englischen Schiffen nach China und Japan, nach Afrika und Australien versandt wurden und vielfach als nach dem Vermittlungslande gerichtet in den Ausfuhrstatistiken erschienen, gelangen heute unmittelbar auf deutschen Dampfern an ihre Bestimmung. Dasselbe gilt, teilweise noch in erhöhtem Maße, für ostasiatische, australische und afrikanische Waren, die für Deutschland bestimmt sind. Damit ist aber das zweite Hauptziel erreicht, das bei Einrichtung der subventionierten Fahrten angestrebt wurde: die tunlichst weitgehende Unabhängigkeit von ausländischer Verschiffung. Auf diesen Umstand muss u. a. die ganz ungewöhnlich hohe absolute Steigerung der australischen Einfuhr vom Jahre 1889 bis zum Jahre 1904 zurückgeführt werden, die nahezu 100 Millionen Mark ausmacht.

Inwieweit sich im einzelnen der deutsche Aussenhandel mit den Bestimmungsländern der Reichslinien vom fremden Zwischengeschäfte frei gemacht hat, soll an einigen Beispielen gezeigt werden.¹⁾ Während im Jahre 1885 nur für insgesamt 6 684 000 M. rohe Schafwolle aus Australien und Britisch-Südafrika in das deutsche Zollgebiet eingeführt wurde, betrug die entsprechende Einfuhr aus Grossbritannien 37 305 000 M., aus Belgien 46 552 000 M. und aus den Niederlanden 2 365 000 M.²⁾ Zweifellos rührte von

¹⁾ Die folgenden Zahlenangaben sind den betreffenden Statistiken des Deutschen Reichs für die Jahre 1885 und 1904 entnommen. Da es sich um Verhältnisberechnungen innerhalb der einzelnen Jahre handelt, so konnten — ohne Rücksicht auf den im Jahre 1888 erfolgten Zutritt Hamburgs und Bremens zum deutschen Zollgebiete — hier die Jahre 1885 und 1904 gegenübergestellt werden.

²⁾ Die Wolleneinfuhr aus Frankreich ist nicht mit in Betracht gezogen, da Frankreich grössere Mengen heimischer Wolle nach Deutschland ausführt.

dieser Einfuhr aus den drei europäischen Ländern im Gesamtwerte von 86 222 000 M. in Wirklichkeit der grösste Teil aus Australien und Südafrika her. Denn für argentinische Schafwolle war schon damals die unmittelbare Einfuhr überwiegend, und die Ausfuhr im Inland erzeugter Schafwolle aus Belgien war nicht bedeutend genug, um die erwähnte hohe Ausfuhrzahl zu erklären; Grossbritannien und die Niederlande aber führten überhaupt keine nennenswerten Mengen heimischer Schafwolle nach Deutschland aus. Im Jahre 1904 hat sich das Bild vollkommen geändert. Die Einfuhr an roher Schafwolle aus den drei europäischen Vermittlungsländern zusammen belief sich nur noch auf 39 403 000 M.¹⁾, wogegen die unmittelbare Einfuhr aus Australien und Britisch-Südafrika sich auf zusammen 120 287 000 M. gesteigert hat (hier von allein für 96 273 000 M. aus Australien). Während sich im Jahre 1885 die unmittelbare Einfuhr australischer und südafrikanischer Wolle zu der Wolleinfuhr aus England, Belgien und den Niederlanden wie 1 zu 13 verhielt, stellte sich das Verhältnis im Jahre 1904 umgekehrt wie 3 zu 1.

Noch günstiger und noch klarer ist das Ergebnis hinsichtlich der Einfuhr von chinesischem Tee und von Galläpfeln. An chinesischem Tee wurde unmittelbar aus China im Jahre 1885 nur für 36 000 M., über England und die Niederlande dagegen für insgesamt 1 872 000 M. in das deutsche Zollgebiet eingeführt. Demgegenüber betrug im Jahre 1904 der Wert der unmittelbaren Einfuhr an chinesischem Tee 3 326 000 M., während die mittelbare Einfuhr über England und die Niederlande auf 461 000 M. zurückgegangen ist.²⁾ Das Verhältnis war im Jahre 1885 1 : 52, im Jahre 1904 7 : 1. Galläpfel sind im Jahre 1885 aus China unmittelbar für 199 000 M. in das deutsche Zollgebiet eingeführt worden, über England, Belgien und die Niederlande dagegen zusammen für 1 487 000 M. Im Jahre 1904 bezifferte sich die nachgewiesene unmittelbare Einfuhr dieses Rohstoffs aus China

¹⁾ Davon entfielen auf England 16 313 000, auf Belgien 23 015 000 und auf die Niederlande 75 000 M.

²⁾ Hinzugekommen ist eine Einfuhr über Frankreich im Werte von 4000 und über Belgien im Werte von 7000 M., die als belanglos bei der obigen Gegenüberstellung weggelassen ist.

und Japan¹⁾ auf den Wert von 1 894 000 M., diejenige über England und Belgien aber nur noch auf 207 000 M.²⁾ Die Verhältniszahlen sind demnach im Jahre 1885 1:7,5, im Jahre 1904 9:1.

Eine Steigerung der unmittelbaren Einfuhr aus den Bestimmungsländern der Reichslinien bei gleichzeitiger Verminderung der Einfuhr aus den Haupt-Vermittlungsländern Grossbritannien, Belgien und Niederlande ist u. a. noch zu verzeichnen bei Baumwolle, Kaffee, Bettfedern, Häuten und Fellen, Kautschuk und Guttapercha, Elfenbein, Palmnussöl, Bambus, Stuhlrohr, Borstenwaren, Kupfer, Zinn, Gold-, Silber-, Blei- und sonstigen Erzen. Bezüglich der Ausfuhr gilt Entsprechendes hauptsächlich für schmiedbares Eisen, Eisendraht, Eisenbahnachsen, Gewehre, Nähnadeln, feine Holzwaren, Kautschukwaren, Kleider und Leibwäsche, Uhren, Bier, wollene Strumpfwaren, wollene Posamentier- und Knopfmacherwaren. Die Befreiung vom fremden Zwischengeschäft war bereits zur Zeit der Einbringung des Subventionsgesetzes vom Jahre 1898 so weit vorgeschritten, dass in manchen Artikeln der fremde Zwischenhandel völlig vermieden wurde und in einzelnen Artikeln sogar eigene deutsche Märkte entstanden waren.³⁾ Letzteres galt z. B. vom chinesischen Tee, über den ein Handelsbericht des Deutschen Konsulats in Futschau für 1894 folgendes besagt: „Während in früheren Jahren der Londoner Markt eine reiche Auswahl von chinesischem Tee bot und es somit den Teehändlern Deutschlands ein Leichtes war, ihren Bedarf in London zu decken, beschränkt sich jetzt das Angebot in London auf ein Geringes, dagegen haben Hamburg und Bremen durch direkte Zufuhren von China als Märkte eine ausserordentlich wichtige Stellung im Teehandel errungen, und die Händler im Innern Deutschlands gewöhnen sich allmählich daran, ihren Bedarf an Tee in Deutschland zu decken, anstatt dafür wie in früheren Jahren nach Grossbritannien zu gehen.“⁴⁾ Eine wie bedeutende

¹⁾ Im Jahre 1885 lag überhaupt noch keine unmittelbare Einfuhr von Galläpfeln aus Japan ins deutsche Zollgebiet vor.

²⁾ Hinzuge treten ist wiederum eine belanglose Einfuhr über Frankreich im Werte von 2000 M.

³⁾ Drucks. d. R. 1897/98, S. 1080.

⁴⁾ Handelsarchiv 1896, II, S. 17.

Rolle aber bei der Einfuhr gerade dieser Ware schon damals die Reichspostdampfer spielten, geht aus dem Umstande hervor, dass beispielsweise im Jahre 1896, in dem sich die unmittelbare Einfuhr chinesischen Tees in das deutsche Zollgebiet im Spezialhandel auf 2 733 000 M. belief,¹⁾ für 2 372 000 M. für Deutschland bestimmter chinesischer Tee mit den Dampfern der subventionierten Linien befördert worden ist.²⁾ Der erwähnte Konsularbericht bringt demgemäss auch zum Ausdruck, dass die Vervielfältigung der chinesischen Teeausfuhr nach Deutschland teilweise wohl auf den Umstand zurückzuführen sei, dass überhaupt der Verbrauch von Tee in Deutschland zugenommen habe, „zum weitaus grössten Teil aber dem Ausfall in den Zufuhren nach Grossbritannien und dem direkten Dampferverkehr des Norddeutschen Lloyd“ — d. i. den subventionierten Linien — zugeschrieben werden müsse.

Eine treffende Beleuchtung erfährt schliesslich der Aufschwung des deutschen Handels mit den Bestimmungsländern der Reichslinien noch durch eine Gegenüberstellung des deutschen Schiffsverkehrs, wie er sich vor Einrichtung der subventionierten Linien stellte und wie er sich im Jahre 1903 gestaltet hat.

Nach China, Japan und dem übrigen Ostasien sind deutsche Schiffe aus deutschen Häfen abgegangen und aus jenen Ländergebieten in deutschen Häfen angekommen:

im Jahre 1883 ³⁾	56 Schiffe von	57 240 Reg.-Tonnen netto
„ „ 1903 ⁴⁾	136 „ „	512 369 „ „
mithin Zunahme: 455 129 Reg.-Tonnen;		

ebenso im Verkehr mit Australien (unter Einschluss der Inseln im Stillen Meer):

im Jahre 1883	65 Schiffe von	56 716 Reg.-Tonnen
„ „ 1903	119 „ „	386 115 „ „
mithin Zunahme: 329 399 Reg.-Tonnen;		

im Verkehr mit den Gebieten Afrikas am Indischen und Roten Meer (einschl. der Deutschen Schutzgebiete):

¹⁾ Statistik des Deutschen Reichs, 1896.

²⁾ Drucks. d. R. 1897/98, S. 1115.

³⁾ Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs 1894, I, 59.

⁴⁾ a. a. O. 1905, I, 119.

im Jahre 1883 29 Schiffe von 10 272 Reg.-Tonnen

„ „ 1903 85 „ „ 215 506 „ „

mithin Zunahme: 205 234 Reg.-Tonnen.

Dabei entfallen bei den gegenwärtigen Fahrplänen auf der ostasiatischen Fahrt rund 300 000 Registertonnen netto auf die Reichspostdampfer, auf der australischen rund 150 000 und auf der afrikanischen rund 100 000.

Wenn Deutschland ferner mit seinem Dampferverkehr in China zur Zeit der Einbringung der ersten Dampfersubventionsvorlage die sechste Stelle unter den Nationen einnahm,¹⁾ so kann heute mit Genugtuung festgestellt werden, dass es — von der heimischen chinesischen Flagge abgesehen — bereits im Jahre 1904 in die zweite Stelle eingerückt ist und nur noch von Grossbritannien übertroffen wird.²⁾

Man kann nach den vorstehenden Ausführungen nicht umhin, den Subventionen einen überaus günstigen Einfluss auf die Entwicklung des Handels mit den Bestimmungs- und Hinterländern der Reichslinien zuzuerkennen. Es soll keineswegs behauptet werden, dass ihnen allein die erfolgreiche Ausgestaltung dieses Handelsverkehrs zuzuschreiben ist. Zweifellos haben auch andere Momente, wie die steigende Aufnahmefähigkeit gerade jener Länder für Industrieerzeugnisse und der allgemeine Aufschwung der deutschen Industrie hierbei mitgewirkt. Auch soll nicht verkannt werden, dass die subventionierten Linien selbst nur einen Teil des betreffenden Handelsverkehrs zu bewältigen vermocht haben. Unleugbar aber bleibt die regere Gestaltung der Handelsbeziehungen an sich, das gesteigerte Bedürfnis an umfangreicherem Güteraustausch und die nicht zu unterschätzende Entwicklung des persönlichen Verkehrs zwischen den beteiligten deutschen und überseeischen Handelskreisen, sowie nicht zuletzt der Übergang zu einer grösseren Unabhängigkeit von ausländischer Verschiffung der Waren vornehmlich den Reichspostdampfern zu danken.

¹⁾ s. S. 53.

²⁾ Aprilheft des Handelsarchivs 1906. (Bericht des Handelssachverständigen beim General-Konsulat in Schanghai).

Kapitel IV.

Die Wirkungen auf den Postverkehr.

Wie der Handelsverkehr so ist auch der Postverkehr Deutschlands mit den Hauptbestimmungsländern der subventionierten Dampferlinien seit dem Bestehen der letzteren aussergewöhnlich gestiegen. Die Gesamtzahl der im Reichspostgebiet¹⁾ eingelieferten und ebendahin gerichteten Postsendungen belief sich

im Verkehr mit China: (Verhältniszahlen)

im Jahre 1885 auf	163 890 Stück	(100),
" " 1904 "	2 938 472 "	(1793); ²⁾

im Verkehr mit Japan:

im Jahre 1885 auf	111 095 Stück	(100),
" " 1904 "	699 830 "	(630);

im Verkehr mit Australien:

im Jahre 1885 auf	207 983 Stück	(100),
" " 1904 "	1 500 770 "	(721);

und im Verkehr mit Ost- und Südafrika:

im Jahre 1889 auf	191 156 Stück	(100),
" " 1904 "	1 617 012 "	(846).

¹⁾ Das gesamte Reichsgebiet konnte hierbei nicht zugrunde gelegt werden, weil die amtlichen Statistiken Württembergs hinsichtlich des Briefverkehrs nur die Gesamtheit von Asien und Afrika aufführen und auch die bayrische Statistik erst seit dem Jahre 1899 den Briefverkehr der einzelnen grösseren Länder dieser Welttheile gesondert nachweist. Schätzungen aber hätten zu unsichereren Ergebnissen geführt, als wenn Bayern und Württemberg überhaupt unberücksichtigt blieben.

²⁾ Die Errichtung der ostasiatischen Besatzungsbrigade kann auf den Postverkehr mit China nur von verhältnismässig untergeordnetem Einflusse gewesen sein. Wenn bei einer Kopfstärke von insgesamt 2525 Offizieren und Mannschaften jeder Angehörige der Brigade monatlich 1 Postsendung nach Deutschland absandte und 1 Sendung von dort empfang — eine Zahl, die wohl für den Durchschnitt noch zu hoch gegriffen ist — so ergibt das nur $2525 \times 24 = 60\,600$ Postsendungen oder 2,06 % des Postverkehrs zwischen Deutschland und China.

In dem 20jährigen Zeitraum von 1885—1904 hat sich demnach der Postverkehr des deutschen Reichspostgebiets mit Japan reichlich versechsfacht, mit Australien reichlich versiebenfacht und mit China gar nahezu verachtzehnfacht. Der Postverkehr mit Ost- und Südafrika aber hat sich in dem nur 16jährigen Zeitraum von 1889—1904 auf mehr als das Achtfache gehoben. Die Einzelheiten der Verkehrssteigerung sind aus den Anlagen 15 und 16 ersichtlich. Demgegenüber zeigt der Postverkehr des Reichspostgebiets mit der Gesamtheit des Auslandes (einschl. Bayerns und Württembergs) in der Zeit von 1885—1904 nur eine reichliche Verdreifachung (Verhältniszahlen 100:330). Ebenso weist im einzelnen der Postverkehr mit anderen wichtigeren Überseeländern zumeist eine weit geringere Steigerung auf. Die Verhältniszahlen für das Jahr 1904 sind z. B., wenn der Verkehrsumfang des Jahres 1885 überall gleich 100 gesetzt wird, für Canada 502, für Chile 519, für Mexiko 609, für Brasilien und Peru 426 und für die Vereinigten Staaten von Amerika sogar nur 189.¹⁾

Inwieweit die aussergewöhnliche Zunahme des Postverkehrs zwischen Deutschland und den Bestimmungsländern der Reichslinien auf die Einwirkung der letzteren zurückzuführen ist, lässt sich zahlenmässig nicht nachweisen, zumal amtliche Angaben darüber, wieviel von dem Postverkehr Deutschlands mit Ostasien, Australien und Ost- und Südafrika gerade durch die Reichspostdampfer vermittelt wird, niemals an die Öffentlichkeit gelangen. Es wird auch hier zuzugeben sein, dass die Erschliessung jener Länder für die europäische Kultur und das allgemeine Aufblühen der deutschen Industrie neben einigen Einzeltatsachen besonders fördernd eingewirkt haben. Indes werden hierdurch so ungewöhnliche Steigerungen, wie wir sie im Postverkehr mit Ost- und Südafrika und namentlich im Verkehr mit China sehen, nicht hinreichend erklärt. Man versteht sie erst, wenn man sich vergegenwärtigt, in welchem Maße sich seit Einrichtung der Reichspostdampferlinien die Postverbindungen nach den betreffenden Ländern günstiger gestaltet haben.

¹⁾ Eine Ausnahme macht Argentinien, bei dem die Verhältniszahl für 1904 796 ist, das also in der Steigerung des Postverkehrs mit dem Reichspostgebiet Japan und Australien noch übertrifft.

Während nach Ostasien im Jahre 1885 in dem Zeitraum von 4 Wochen nur vier Briefbeförderungsgelegenheiten — zwei englische und zwei französische — bestanden, sind es deren heute sechs ¹⁾ — zwei deutsche, zwei englische und zwei französische ²⁾ —, und während die Beförderungszeit für die Strecke Brindisi — Hongkong damals $32\frac{1}{2}$ — $34\frac{1}{2}$ Tage und für die Strecke Marseille — Hongkong sogar 36 — 37 Tage ³⁾ betrug, beläuft sie sich heute nur noch auf 27 — 29 Tage vom europäischen Einschiffungshafen (Neapel, Brindisi oder Marseille) aus. ⁴⁾ Hinsichtlich der Einschiffungstage ist ausserdem zu bemerken, dass damals zweimal in jedem vierwöchigen Zeitabschnitt zwischen dem Abgang zweier aufeinanderfolgenden Posten ein zehntägiger Zwischenraum lag, wogegen jetzt der höchste Zeitabstand zwischen zwei Posten nur sieben Tage beträgt.

Verhältnismässig noch günstiger haben sich die Postgelegenheiten nach Australien entwickelt. Während im Jahre 1885 nur alle 14 Tage ein englischer Dampfer für die deutsche Post benutzbar war und deren Beförderung von Berlin bis Adelaide ungefähr 38 bis 39 Tage ⁵⁾ erforderte, stehen heute in jedem vierwöchigen Zeitraum 5 Beförderungsgelegenheiten — 1 deutsche und 4 englische — zur Verfügung, und eine Briefsendung von Berlin nach Adelaide gebraucht mit den deutschen Schiffen nur 36, mit den englischen sogar nur höchstens 31 Tage. ⁶⁾

Nach Deutsch-Ostafrika sind an Stelle der im Jahre 1889 vorhanden gewesenen einmonatlichen Postverbindungen heute

¹⁾ Nach Japan, dessen deutsche Post seit längerer Zeit über New York — Pacificbahn usw. befördert wird, sogar 12.

²⁾ Zwei weitere englische Verbindungen kommen hier nicht in Frage, weil ihre Abgangszeiten an denselben Tagen wie die der französischen, aber insofern ungünstiger liegen, als sie von dem entfernteren Brindisi (statt wie die französischen von Marseille) ausgehen.

³⁾ Drucks. d. R. 1884/85, S. 809. — (Die Überlandfahrt London — Brindisi belief sich auf etwa 2 Tage 4 Stunden. Diese Zeit ist von der a. a. O. angeführten Dauer von $34\frac{1}{2}$ — $36\frac{1}{2}$ Tagen abgezogen.)

⁴⁾ Hier und im folgenden festgestellt nach den als Beiheft zum Amtsbl. d. R. P. A. erscheinenden „Postdampfschiffverbindungen nach aussereuropäischen Ländern“.

⁵⁾ Drucks. d. R. 1884/85, S. 813. (Für die Strecke Adelaide — Melbourne sind 2 Tage in Abzug gebracht.)

⁶⁾ Davon immer 2 Tage bis Neapel und $2\frac{1}{2}$ bis Brindisi gerechnet.

deren drei in jedem Monat getreten. Hierunter befindet sich eine deutsche, eine österreichische und eine französische. Die damalige englische Postverbindung kann heute gänzlich entbehrt werden. Sie ist schon um deswegen für die Briefpost unwendbar, weil sie für die Strecke Brindisi—Zanzibar 22 Tage gebraucht, während die Dampfer der Deutschen Ostafrika-Linie die beträchtlich weitere Strecke Neapel—Daressalam in 17 Tagen, die österreichischen Dampfer des Österreichischen Lloyd die Strecke Brindisi—Zanzibar in 15 Tagen und die französischen Schiffe der Messageries Maritimes die Strecke Marseille—Zanzibar in 18 Tagen zurücklegen. Dagegen ist für die Postbeziehungen nach Südafrika (Kapland, Natal, Oranjeßuss-Kolonie, Transvaal, Betschuanaland, Rhodesia), soweit der Briefverkehr in Frage kommt, die englische Linie der Union Castle Mail Steamship Company die alleinige Vermittlerin geblieben. Die Dampfer der Deutschen Ostafrika-Linie könnten mit der Schnelligkeit dieser englischen Schiffe nur unter ganz unverhältnismässig hohen Kosten in Wettbewerb treten.

Wie man sieht, haben zwar nicht die Reichspostdampfer allein eine Verbesserung der Postverbindungen nach den fraglichen Ländergebieten herbeigeführt. Es sind auch einzelne ausländische Dampferlinien, so eine englische nach Australien und eine österreichische und eine französische nach Ostafrika für deutsche Postzwecke benutzbar neu hinzugetreten. Aber gerade der durch die Reichspostdampferlinien gesteigerte Wettbewerb zwischen den einzelnen europäischen Ländern hat überaus befruchtend auf die Verkehrsverbesserungen eingewirkt. Ihm in erster Reihe ist namentlich die Geschwindigkeitssteigerung der Postdampfer ostasiatischer, australischer und afrikanischer Fahrt und damit die so erhebliche Abkürzung der Postbeförderungszeiten zu verdanken.

Kapitel V.

Die Wirkungen auf die deutsche Schiffbauindustrie.

Wie bereits im Kapitel II auseinandergesetzt ist, enthielt das erste Subventionsgesetz vom 6. April 1885 in seiner Anlage die Bestimmung, dass alle in die Reichslinie einzustellenden neuen Dampfer auf deutschen Werften gebaut sein müssen. Eine gleichartige Vorschrift ist hiernach in den Vertrag mit dem Norddeutschen Lloyd übergegangen.¹⁾ Der Zweck der Bestimmung war, mit der unumgänglichen Subventionierung einzelner Schifffahrtslinien zugleich eine Förderung der damals noch recht unbedeutenden heimischen Schiffbauindustrie zu verbinden.

Zwar hatte das Zolltarifgesetz vom 15. Juli 1879 bereits die Grundlage für die Möglichkeit einer besseren Entwicklung des deutschen Schiffbaus dadurch geschaffen, dass es die Einfuhr jeglichen Schiffbaumaterials für zollfrei erklärte. Auch hatten die deutschen Werften durch zahlreiche Kriegsschiffbauten für die deutsche und für fremde Marineverwaltungen bewiesen, dass sie sehr wohl Tüchtiges zu leisten vermochten. Nichtsdestoweniger blieb, soweit der Bau von Handelsschiffen in Frage kam, auch zu Beginn der achtziger Jahre genau wie vorher die Tätigkeit der deutschen Schiffbauindustrie auf die Herstellung kleinerer Schiffe beschränkt. Die Vergebung von Schiffen mit wenig über 2000 Registertonnen Bruttoreumgehalt an eine heimische Werft gehörte geradewegs zu den Seltenheiten. Nur mit grosser Mühe vermochte der Marineminister von Stosch im Jahre 1882 die Hamburg-Amerika-Linie dahin zu bestimmen, dass sie ausnahmsweise zwei grössere Passagierdampfer von je rund 3500 Registertonnen²⁾ bei deutschen Werften, dem Stettiner

¹⁾ Artikel 10 des Vertrags vom 3./4. Juli 1885.

²⁾ Sie erhielten die Namen „Rugia“ und „Rhätia“.

„Vulkan“ und der Hamburger „Reiherstiegwerft“, in Auftrag gab.¹⁾ Es blieb indes bei diesen beiden Ausnahmen. Die Listen des Germanischen Lloyd vom Jahre 1886 weisen ausser den gedachten beiden Dampfern kein weiteres in Deutschland gebautes Schiff von mehr als 3000 Registertonnen auf. Und auch von 54 in diesen Listen aufgeführten deutschen Schiffen zwischen 2000 und 3000 Registertonnen waren nur 14 Dampfer und 2 Segelschiffe, also noch nicht der dritte Teil, in Deutschland hergestellt. Alle grösseren Handelsschiffe wurden nach wie vor in Grossbritannien gebaut, dessen weltberühmte Werften den deutschen Reedern die beste Gewähr für gute Ausführung und namentlich auch für pünktliche Erledigung der Aufträge boten. Überdies liessen die althergebrachten Geschäftsverbindungen mit englischen Banken den hanseatischen Reedern eine Änderung in ihren Bezugsquellen auch deswegen nicht ratsam erscheinen, weil sie für ihre Schiffskäufe englische Kredite in Anspruch zu nehmen pflegten und bei der Vergebung von Aufträgen an deutsche Werften diese Erleichterungen entbehren mussten. Die erklärliche Folge solcher zurückhaltenden Stellungnahme der deutschen Reederei war, dass die heimische Schiffbauindustrie zu keiner rechten Blüte gelangen konnte. Es fehlte ihr eben die Gelegenheit, an grösseren Aufgaben ihre Kräfte zu entfalten.

Die Massregel, den Norddeutschen Lloyd mit seinen Neubauten für die subventionierten Linien bedingungslos an die deutschen Werften zu verweisen, bedeutete daher einen ungemein wichtigen Schritt auf dem Wege der Schiffbaupolitik Deutschlands. Artikel 9 des ersten Subventionsvertrags schrieb für die Dampfer der ostasiatischen und australischen Hauptlinie einen Bruttoreaumgehalt von wenigstens 3000 Registertonnen vor und Artikel 7 bestimmte, dass mindestens drei Dampfer für die genannten Linien sofort neu zu erbauen seien. Der Norddeutsche Lloyd ging über den vorgeschriebenen Mindest-Raumgehalt noch beträchtlich hinaus und gab alsbald drei Dampfer von durchschnittlich 4500 Registertonnen in Bau. Zur ausführenden Werft wählte er die Aktiengesellschaft „Vulkan“ in Stettin, die gerade

¹⁾ Schwarz und von Halle „Die Schiffbauindustrie in Deutschland und im Auslande“, Teil II „Der deutsche Schiffbau“, S. 14 ff.

in den letzten Jahren grössere Bestellungen der chinesischen Regierung auf Kriegsschiffe aller Art zur vollen Zufriedenheit der Auftraggeberin erledigt hatte. Gleichzeitig gab der Lloyd, ebenfalls einer Bestimmung des Artikels 7 folgend, noch drei Dampfer von je 1800 Registertonnen für die Anschlusslinien bei derselben Werft in Auftrag, sodass sich diese mit einem Male vor die Aufgabe gestellt fand, in der kurzen Zeit von 18 Monaten — diese Frist sah der Vertrag für die Einstellung der Neubauten vor — sechs Dampfer von insgesamt rund 19 000 Registertonnen fertigzustellen. Als erschwerend kam in Betracht, dass die Reichspostdampfer vertragsgemäss bestimmten erhöhten Anforderungen zu entsprechen hatten. So durften z. B. sämtliche in die Hauptlinien einzustellenden Dampfer in ihrer Konstruktion und Einrichtung, namentlich in bezug auf Sicherheit, Bequemlichkeit und Komfort für die Reisenden, den auf denselben Linien laufenden Postdampfern anderer Nationen nicht nachstehen.¹⁾ Unter anderm mussten die Schiffe durch Querschotte in soviel wasserdichte Abteilungen geteilt sein, dass durch das Vollaufen zweier Abteilungen das Sinken des Schiffes nicht herbeigeführt wurde. Ferner waren die Dampfer zur höchsten Klasse beim Germanischen Lloyd zu klassifizieren. Ihre Maschinen mussten auf der ostasiatischen Hauptlinie mindestens 12 und auf der australischen mindestens 11¹/₂ Knoten Geschwindigkeit entwickeln können.²⁾

Trotz dieser für die damalige Zeit recht hohen Anforderungen erledigte sich der „Vulkan“ seiner neuen Aufgabe in bester Weise. Zwar vermochte er die kontraktlich vorgesehenen Lieferfristen bei den drei grossen Dampfern und bei zweien der kleinen Dampfer nicht genau innezuhalten.³⁾ In Anbetracht der kurzen Baufristen durfte das aber nicht weiter wundernehmen. Dagegen konnte der Norddeutsche Lloyd hinsichtlich der Beschaffenheit der gelieferten drei grossen Dampfer („Preussen“, „Bayern“ und „Sachsen“) in seinem Jahresbericht vom 18. April 1887 schreiben: „Was den Komfort und die innere Einrichtung der letzteren anbetrifft, so können wir ohne Über-

¹⁾ Art. 7, Abs. 3 des Vertrags vom 3./4. Juli 1885.

²⁾ Art. 8, Abs. 3, 10 Abs. 1 und 4 Abs. 1.

³⁾ Jahresbericht des Nordd. Lloyd vom 18. April 1887.

treibung sagen, dass solche Dampfer in jenen Gegenden noch nicht gesehen worden sind, und auch in der Schnelligkeit haben sowohl diese wie die übrigen in die neuen Linien eingestellten Dampfer sich so gut bewährt, dass sie nicht allein vielfach vor der fahrplanmässigen Zeit in den Bestimmungshäfen angekommen sind, sondern auch in einigen Fällen die Post schneller zur Ablieferung gebracht haben, als dies von einer der konkurrierenden Linien je zuvor geschehen ist.“

Der „Vulkan“ durfte sich also in technischer Beziehung eines vollen Erfolges rühmen. In finanzieller Hinsicht war das Ergebnis für ihn allerdings weniger günstig. Er musste eine Unterbilanz von 1½ Million Mark beklagen. Dafür hatte er aber seine Betriebseinrichtungen derart erweitert und so wichtige Erfahrungen gesammelt, dass er sich nunmehr befähigt fühlte, an die höchsten technischen Aufgaben im Handelsschiffbau, an den Bau von Schnelldampfern, heranzugehen. Als die Hamburg-Amerika-Linie im Jahre 1888, dem englischen Beispiele folgend, Schiffe des neuen Doppelschraubentyps mit 18 bis 19 Knoten Geschwindigkeit ihrem Betriebe einzuverleiben beabsichtigte, wurde auf seine Bewerbung hin auch der „Vulkan“ als einzige deutsche Werft neben den englischen Hauptwerften zur Abgabe eines Angebots aufgefordert. Und er trug in dem Wettbewerb die Palme des Sieges davon, nachdem die finanzielle Seite der Angelegenheit durch Eingreifen des Hauses Bleichröder gesichert war. Mit der erfolgreichen Lösung dieser neuen grossen Aufgabe ist der „Vulkan“ in die Reihe der ersten Schiffbauanstalten der Welt und die deutsche Schiffbauindustrie in eine ganz neue Phase eingetreten. Es begann damit die Zeit, in der das deutsche Schiffbaugewerbe den Ruhm davontragen sollte, die schnellsten Ozeandampfer der Welt zu schaffen, mit denen selbst die englischen Lehrmeister nicht zu konkurrieren vermochten. Den Ausgangspunkt hierzu aber hatte unbestreitbar das erste Dampfersubventionsgesetz gebildet, das überhaupt zum ersten Mal einer deutschen Werft die Gelegenheit zum Bau mehrerer grösserer Handelsdampfer geboten hatte.

Einen wesentlichen Erfolg auf dem Gebiete des deutschen Schiffbaus bedeuteten auch die umfangreichen Umbauten, die zuerst im Jahre 1893 an den Reichspostdampfern „Bayern“ und

„Sachsen“ und dann im Jahre 1895 an dem Reichspostdampfer „Preussen“ von der Firma Blohm & Voss in Hamburg ausgeführt wurden. Sie waren durch die Notwendigkeit bedingt, Schiffe grösserer Ladefähigkeit als bisher auf den subventionierten Linien zu verwenden, und bestanden in einer Verlängerung der Schiffe um 16,8 bzw. 20,4 m. Hierdurch gewannen die Dampfer 2100 bzw. 2540 cbm d. h. 64 bzw. 77 v. H. an Laderaum, ohne dass ihre Geschwindigkeit bei denselben Maschinenstärken merklich geringer geworden wäre.¹⁾ Solche Umbauten waren wohl schon früher auf englischen Werften, aber stets nur an kleineren Dampfern vorgenommen worden.²⁾ An Schiffen von der Grösse der genannten Reichspostdampfer gelangten sie zum ersten Male zur Ausführung. Sie erforderten eine ganz bedeutende Leistungsfähigkeit der unternehmenden Werft und wurden zur vollen Zufriedenheit des Norddeutschen Lloyd zu Ende geführt. Derartige technisch aussergewöhnliche Leistungen befestigten erklärlicherweise den Ruf der deutschen Schiffbauindustrie und trugen mit dazu bei, dass Deutschlands Reedereien mehr und mehr dazu übergingen, ihren Schiffsbedarf im eigenen Lande zu decken. So sind im Jahre 1904 — abgesehen von Schiffen unter 100 Registertonnen — nur noch 7 Seeschiffe (1 Dampfer und 6 Segler) von zusammen 16 608 Registertonnen für deutsche Rechnung im Auslande fertiggestellt worden, gegen 96 Seeschiffe (84 Dampfer und 12 Segler) von insgesamt 172 800 Registertonnen, die in Deutschland selbst gebaut wurden.³⁾

Neben der geschilderten mittelbaren Bedeutung, welche die deutschen Dampfersubventionen für die Hebung des heimischen Schiffbaus gewonnen haben, darf auch die unmittelbare finanzielle Förderung nicht unterschätzt werden, die der Bau der Reichspostdampfer für die deutschen Werften mit sich gebracht hat.

Zu erwähnen ist in dieser Hinsicht zunächst, dass das Gesetz vom 1. Februar 1890 über die Einrichtung subventionierter

¹⁾ Schwarz und von Halle, a. a. O., S. 21.

²⁾ Neubaur, S. 119.

³⁾ Germanischer Lloyd 1905 „Verzeichnis der im Jahre 1904 auf deutschen Schiffswerften sowie für deutsche Rechnung im Auslande erbauten Schiffe usw.“, S. 48/49. — Im Jahre 1905 war das Verhältnis ein wenig ungünstiger.

Dampferlinien nach Ostafrika und der daraufhin mit der Deutschen Ostafrika-Linie abgeschlossene Vertrag der Unternehmerin gleichfalls vorschrieben, dass alle in die Linien einzustellenden neuen Dampfer auf deutschen Werften gebaut sein müssten.¹⁾ Ebenso enthalten die zurzeit geltenden beiden Verträge vom ^{12. September}_{30. Oktober} 1898 (Norddeutscher Lloyd) und vom 9./21. Juli 1900 (Ostafrika-Linie) dieselbe Bestimmung.²⁾ Infolgedessen sind nach den anliegenden Übersichten (Anlagen 17 und 18) im Laufe der letzten beiden Jahrzehnte nicht weniger als 44 Reichspostdampfer mit einem Gesamt-Bruttoreaumgehalt von rund 303 819 Registertonnen und einer Maschinenleistung von 220 900 indizierten Pferdekraften auf deutschen Werften vom Stapel gelaufen. Hieran ist in erster Linie der Stettiner „Vulkan“ mit 16 Dampfern von insgesamt 117 028 Registertonnen beteiligt, nächst ihm die Schichauwerften in Danzig-Elbing mit 7 Dampfern und 61 144 Registertonnen, sowie die Hamburger Werft von Blohm & Voss mit 9 Dampfern und 56 856 Registertonnen, ferner die Reiherstieg Schiffswerfte in Hamburg mit 5 Dampfern und 22 677 Registertonnen und endlich vier weitere Werften (Joh. C. Tecklenborg A.-G. in Geestemünde, A.-G. „Weser“ in Bremen, G. Seebeck A.-G. in Bremerhaven und Flensburger Schiffbau-Gesellschaft) mit zusammen 7 Dampfern von 46 114 Registertonnen. Die Summen, die für diese Neubauten der heimischen Schiffbauindustrie zugeflossen sind, beziffern sich nach Schätzung³⁾ des Verfassers auf annähernd 144 Millionen Mark. Rechnet man hierzu noch die in Anlage 19 aufgeführten Beträge für Umbauten usw. mit rund 10 Millionen Mark, sowie weitere 10 Millionen Mark für grössere Instandsetzungen,⁴⁾ so ergeben

¹⁾ Art. 8.

²⁾ In den Artikeln 13 und 12.

³⁾ Teilweise war nur eine Schätzung möglich, weil der Nordd. Lloyd und die Ostafrika-Linie sich grundsätzlich ausserstande erklärten, den Baupreis ihrer Reichspostdampfer zu nennen. Wie die Schätzung vorgenommen ist, ergibt sich aus Anmerkung 2 der Anlage 17.

⁴⁾ Nach den Verträgen müssen auch die grösseren Instandsetzungen tunlichst auf deutschen Werften erfolgen. Die Zahl dürfte nicht zu hoch gegriffen sein, da nach Archiv f. P. u. T. 1895 (S. 482) bis dahin allein vom Nordd. Lloyd für grössere Instandsetzungen von Reichspostdampfern 2 399 117 M. an deutsche Werften gezahlt waren.

sich insgesamt 164 Millionen Mark, die in zwei Jahrzehnten infolge der Dampfersubventionsgesetze dem deutschen Schiffbau-
gewerbe und dessen Hilfsindustrien zugute gekommen sind, und
die andernfalls — wenn die Linien ohne staatliche Unter-
stützung hätten eingerichtet werden können — zweifellos zum
grössten Teil in die Taschen englischer Schiffbauunternehmer
geflossen wären. Hierbei muss betont werden, dass die beiden
subventionierten Schifffahrtsgesellschaften bis zur Mitte des
Jahres 1906 überhaupt erst etwa 109 Millionen Mark Reichs-
beihilfe bezogen haben, d. h. nur zweidrittel von dem, was sie
für Neubauten, Umbauten und grössere Instandsetzungen ihrer
Reichspostdampfer an deutsche Werften gezahlt haben.

Wenngleich unbedingt anerkannt werden muss, dass die
nicht subventionierten grossen Reedereien, an ihrer Spitze die
Hamburg-Amerika-Linie, sowie der Norddeutsche Lloyd ausser-
halb des Bereichs seiner subventionierten Unternehmungen durch
Weitblick und Tatkraft zu der grossartigen Entwicklung des
deutschen Schiffbaus ganz ausserordentlich beigetragen haben,
so bleibt doch als unverkennbare Thatsache bestehen, dass der
Anstoss zu der gewaltigen Hebung dieses Industriezweigs neben
den Bauten der Kriegsmarine wesentlich den Reichspostdampfern
zu danken ist. Leistungen der deutschen Schiffbaukunst, wie
sie in den neuesten Schnelldampfern der deutschen Handelsflotte
und in den Schiffspalästen wie der „Kaiserin Auguste Victoria“
die Anerkennung der Fachleute aller Völker finden, wären ohne
die Einwirkung der Reichsdampfersubventionen heute wohl kaum
zu verzeichnen.

Kapitel VI.

Die Wirkung auf die nicht subventionierten Reedereien.

Von den Gegnern der ersten Dampfersubventionsvorlage ist seinerzeit mit grosser Entschiedenheit die Befürchtung ausgesprochen worden, durch die staatliche Unterstützung könnten die bestehenden nicht subventionierten Linien schwer geschädigt und u. U. ausserstand gesetzt werden, ihren Betrieb aufrecht zu erhalten.¹⁾ Es konnte sich hierbei selbstredend nur um die mit einer gewissen Regelmässigkeit verkehrenden Dampfer der ost-asiatischen, australischen und afrikanischen Fahrt handeln, weil die Schiffe der sogenannten wilden Fahrt durchweg ganz andere Güter laden, als sie mit den Dampfern der subventionierten Linien Beförderung erhalten. Die Erfahrung hat gelehrt, dass die gehegten Besorgnisse unbegründet gewesen sind.

Die einzige deutsche Reederei, die zur Zeit der Einrichtung der Reichspostdampferlinien mit einer gewissen Regelmässigkeit Dampfer nach Ostasien schickte, war die bereits erwähnte „Deutsche Dampfschiffsreederei“ in Hamburg, die „Kingsin-Linie“. Sie besass damals 11 Seedampfer von zusammen 15 773 Registertonnen Raumgehalt und unterhielt mit ihnen eine zwanzigtägige hauptsächlich dem Frachtverkehr dienende Verbindung nach Ostindien, China und Japan.²⁾ Ihr Aktienkapital betrug 3 000 000 M. Dass die Reichspostdampfer ihrem Betriebe von Anfang an keinen Abbruch taten, beweisen sogleich die Geschäftsberichte für die Jahre 1886 und 1887.³⁾ Der Güterverkehr ist danach

¹⁾ So namentlich von dem Abg. Dr. Bamberger in der Reichstags-sitzung vom 23. März 1885 (Sten. Ber. d. R. 1884/85, S. 2022).

²⁾ Auch im folgenden: „Export“ 1887, S. 313; ferner Drucks. d. R. 1884/85, S. 806, Archiv f. P. u. T. 1895, S. 460.

³⁾ a. a. O. und „Export“ 1888, S. 363.

ausgehend von 35 775 t im Jahre 1885 auf 50 491 t im Jahre 1887 und einkommend in dem gleichen Zeitraum von 30 695 auf 34 016 t gestiegen. Der Geschäftsbericht für das Jahr 1887 betont, dass sämtliche Schiffe mit voller Ladung verkehrten. Ein Einnahmeausfall lag in der Personenbeförderung vor, insofern als die Ablösungstransporte der Kaiserlichen Marine nicht mehr mit der Kingsin-Linie, sondern mit den Dampfern der subventionierten Linie befördert wurden. Bei den hauptsächlich auf die Frachtbeförderung gerichteten Zielen der Kingsin-Linie konnten jedoch diese Ausfälle von keiner weittragenden Bedeutung werden. Man sieht denn auch in der Folgezeit den Bestand der Kingsin-Flotte insbesondere hinsichtlich des Tonnengehalts sich in stetem Aufstiege befinden, ein Zeichen, dass das Frachtgeschäft durch die subventionierte Linie des Norddeutschen Lloyd keine Einbusse erlitt. Gegenüber den 11 Dampfern der Jahre 1885/86 von zusammen 15 773 Registertonnen verfügte die Kingsin-Linie im Jahre 1895¹⁾ über 12 Dampfer mit mehr als dem doppelten Raumgehalte, nämlich 33 223 Registertonnen,²⁾ im Jahre 1896 über 13 Schiffe von zusammen 41 044³⁾ und im Jahre 1897 sogar über 15 Dampfer von 51 348 Registertonnen. Inzwischen waren auch die zwanzigtägigen Ausreisen in vierzehntägige umgewandelt worden, also eine beträchtliche Vermehrung der Fahrten eingetreten. Der Güterverkehr war im Jahre 1895 ausgehend auf 91 847 t (zu 1000 kg) und einkommend auf 93 066 englische Tons (zu 40 Kubikfuss) gestiegen.⁴⁾ An Dividende konnte die Deutsche Dampfschiffsreederei im Jahre 1894 3 % und im Jahre 1895 8 % verteilen.⁵⁾ Das Aktienkapital war unterdessen auf 8 800 000 M. erhöht worden.⁶⁾ Der Geschäftsbericht für das Jahr 1895 beginnt mit den Worten: „Das verflossene Geschäftsjahr ist für unsere Gesellschaft nicht ungünstig gewesen. Die Beendigung des Krieges

¹⁾ Für die Zwischenzeit waren Angaben nicht zu ermitteln.

²⁾ Archiv f. P. u. T. 1895, S. 460.

³⁾ Drucks. d. R. 1895/97, S. 2315.

⁴⁾ Drucks. d. R. 1897/98, S. 1078.

⁵⁾ Staatssekr. v. Stephan in der Reichstagssitzung vom 10. Dezbr. 1896 (Sten. Ber. d. R. 1895/97, S. 3810).

⁶⁾ Nauticus 1900, S. 455.

zwischen Japan und China hatte eine erfreuliche Entwicklung des Handels mit diesen Ländern im Gefolge. Güter waren reichlich vorhanden, sodass unsere Schiffe stets volle Ladung erhielten.“¹⁾ Gegenüber den ungünstigen Verhältnissen, unter denen die Reedereien aller Länder gerade damals zu leiden hatten, war dies ein Ergebnis, mit dem die Reederei sehr wohl zufrieden sein konnte.

Nichtsdestoweniger zog die Kingsin-Linie, als im Jahre 1896 die Verhandlungen wegen einer Verdoppelung der ostasiatischen Fahrten des Norddeutschen Lloyd schwebten, sowohl in einer Eingabe an die Reichsregierung wie in einem als Flugblatt gedruckten Zeitungsartikel in überaus schroffer Weise gegen die staatliche Unterstützung zu Felde.²⁾ Sie behauptete darin u. a., dass der Norddeutsche Lloyd die Frachten drücke, dass er den nicht subventionierten Dampfern Massenfrachten wegnehme und dass seine Konkurrenz die Kingsin-Linie zu einer Zusammenlegung der Aktien gezwungen habe. Sämtliche Behauptungen konnten alsbald vom Regierungstisch aus und von unterrichteten Abgeordneten eingehend widerlegt werden. Die Zusammenlegung der Aktien war nach dem Bericht einer von der Kingsin-Linie selbst eingesetzten Kommission einzig und allein auf die Schäden zurückzuführen, die eine neu eingerichtete Sundafahrt hervorgerufen hatte. Von einer Wegnahme der Massenfrachten konnte bei der kurzen Haltezeit der Reichspostdampfer im allgemeinen garnicht die Rede sein und die Behauptung, dass der Norddeutsche Lloyd die Frachtsätze herunterdrücke, war ebenso haltlos. Im Gegenteil hatte sich die Kingsin-Linie dem Lloyd und einer andern deutschen Reederei gegenüber geweigert, zurzeit grossen Güterandrangs auf etwas höhere Frachtsätze einzugehen. Bevor die solchergestalt bekämpfte Verdoppelung der subventionierten Fahrten eintrat, fand zu Ende des Jahres 1897 eine Verschmelzung der Deutschen Dampfschiffs-Reederei mit der Hamburg-Amerika-Linie statt. Die Ursache hierzu war nicht in

¹⁾ Abg. Dr. Hahn in der Reichstagssitzung vom 9. Dezember 1895 (Sten. Ber. d. R. 1895/97, S. 3787).

²⁾ Reichstagsverhandlungen vom 9. Dezember 1896 (a. a. O. S. 3776 ff.). (Insbesondere Äusserungen der Abg. Frese und Dr. Hahn sowie des Staatssekr. v. Stephan.

der mangelnden Lebensfähigkeit der Kingsin-Linie zu suchen; die Verschmelzung stellte vielmehr eins der zahlreichen Beispiele einer fortschreitenden Entwicklung zum Grossbetrieb innerhalb der deutschen Reederei dar.

Die Hamburg-Amerika-Linie betrieb in der Folgezeit zunächst gemeinsam mit dem Norddeutschen Lloyd den regelmässigen Frachtdampferdienst nach Ostasien.¹⁾ Diese vorübergehende Vereinigung ist keineswegs als ein Eindringen des Lloyd in den nicht subventionierten Frachtdampferdienst aufzufassen. Sie bildete vielmehr nur einen Ausgleich dafür, dass die Hamburg - Amerika - Linie in den Subventionsdienst aufgenommen wurde. Ohne diesen Umstand hätte letztere unstreitig auch für sich allein den ostasiatischen Frachtdampferverkehr an Stelle der Kingsin-Linie betrieben. Schon mit Beginn des Jahres 1904 trat der Norddeutsche Lloyd von der Beteiligung an der Frachtdampferlinie wieder zurück, sodass sich seitdem der gesamte regelmässige Frachtdampferdienst zwischen Deutschland und Ostasien wieder in den Händen einer nicht subventionierten Schifffahrtsgesellschaft befindet.

Wie lohnend dieser Dienst jederzeit gewesen sein muss, geht daraus hervor, dass an Stelle der ursprünglich zwanzigtägigen Fahrten gegen Ende der neunziger Jahre vierzehntägige und einige Jahre später sogar monatlich dreimalige getreten sind und dass nicht selten zur Bewältigung des Güterandrangs noch aussergewöhnliche Fahrten eingeschoben werden mussten.²⁾ Ausserdem hat die Hamburg-Amerika-Linie im Jahre 1903 noch unmittelbare Verbindungen von Hamburg nach Port Arthur, Dalny und Wladiwostock eingerichtet.³⁾ In ihrem letzten Jahresbericht (für 1905) spricht sich die genannte Reederei durchaus günstig über das Ergebnis ihrer ostasiatischen Fahrten aus.⁴⁾

Zu erwähnen bleibt noch, dass zu Anfang der neunziger Jahre auch die Bremer Reederei „Rickmers“ regelmässige Fracht-

¹⁾ d. h. für gemeinsame Rechnung und mit beiderseits in die Fahrt eingestellten Schiffen. Die eigentliche Betriebsleitung lag in den Händen der Hamburg-Amerika-Linie („Export“ 1904, S. 191).

²⁾ „Nauticus“ 1900, S. 372, und Geschäftsbericht des Lloyd 1898.

³⁾ „Export“ 1904, S. 191.

⁴⁾ „Export“ 1906, S. 230.

dampferfahrten nach Ostasien einrichtete, ein weiterer Beweis, wie die subventionierten Linien noch genügend Frachten für die freie deutsche Schifffahrt übrig liessen. Im Jahre 1896 betrieb sie diesen Dienst mit 7 Dampfern von zusammen 30 519 Registertonnen Raumgehalt.¹⁾ Nicht lange darauf ist sie auf Veranlassung der Hamburg-Amerika-Linie hiervon freiwillig zurückgetreten;²⁾ ein weiteres Zeichen für die Entwicklung des deutschen Schifffahrtsgewerbes zum Grossbetriebe.

Ebensowenig wie auf der ostasiatischen ist auf der australischen Fahrt der freien deutschen Reederei durch die staatliche Unterstützung des Norddeutschen Lloyd die Lebensader unterbunden worden. Hier betrieb — wie bereits im II. Kapitel angedeutet — zur Zeit der Einrichtung der Reichspostdampferlinien die Firma Rob. M. Sloman & Co. in Hamburg als einzige deutsche Reederei allmonatlich, und zwar auf dem Wege um Südafrika herum, einen einigermaßen regelmässigen Frachtdampferdienst. Mit wieviel Schiffen dies geschah, war nirgends zu ermitteln. Auch über den Verkehrsumfang und die Betriebsergebnisse dieser Fahrten enthält die damalige Fachliteratur keine Angaben. Die Zeitschrift „Export“ betont vielmehr im Jahre 1887³⁾ ausdrücklich, dass über Slomans „frühere“ australische Linie keinerlei nähere öffentliche Angaben vorliegen. Das Wort „frühere“ lässt schliessen, dass die genannte Reederei inzwischen ihre Fahrten nach Australien eingestellt hatte.⁴⁾ Umso mehr trat gerade damals in Hamburger Schifffahrtskreisen der Gedanke in den Vordergrund, behufs Einrichtung regelmässiger Dampferverbindungen zwischen Hamburg und Australien eine eigene Schifffahrtsgesellschaft zu gründen. Wieviel man sich von einem derartigen Unternehmen versprach, erhellt besonders daraus, dass zwei Gruppen in der Verwirklichung dieses Planes miteinander wetteiferten und dass bei der späteren Aktienzeichnung sich ein lebhafter Andrang bemerkbar machte.⁵⁾ Die

¹⁾ Drucks. d. R. 1895/97, S. 2315.

²⁾ Sten. Ber. d. R. 1897/98, S. 1097.

³⁾ S. 314.

⁴⁾ Dasselbe deutete der Abgeordnete Nobbe in der Reichstags-sitzung vom 17. Jan. 1890 an (Sten. Ber. d. R. 1889/90, S. 1071).

⁵⁾ „Export“ 1888, S. 473.

mehrfach erwähnte Zeitschrift „Export“ spricht davon, wie „der stetig wachsende Handelsverkehr Deutschlands mit Australien seit längerer Zeit das Bedürfnis einer direkten Dampferverbindung zwischen Hamburg und Australien fühlbar gemacht habe.“¹⁾ Schliesslich wurde am 18. September 1888 unter dem Namen „Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft in Hamburg“ eine Aktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von 4 Millionen Mark gegründet. Als Hauptzweck des Unternehmens galt die Beförderung von Waren, ausserdem war die Beförderung von Zwischen-decksreisenden in Aussicht genommen.²⁾ Die Dampfer nahmen zunächst auf der Aus- und Heimreise den Weg um Südafrika herum; nur während der australischen Wollsaison kehrten sie durch den Suezkanal zurück.³⁾ Die Abfahrt der Dampfer erfolgte regelmässig alle vier Wochen und war derart gelegt, dass im Verein mit den Fahrten des Norddeutschen Lloyd eine regelmässige vierzehntägige Verbindung nach Australien hergestellt wurde. Also kein Kampf, keine Voreingenommenheit gegen die subventionierte Linie, sondern im Gegenteil die Erkenntnis, dass neben dieser noch Platz genug für die freie deutsche Schifffahrt sei.

Die Entwicklung des Unternehmens hat diese Auffassung vollkommen bestätigt. Die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft begann ihre Fahrten im Jahre 1889 mit 7 Dampfern von zusammen 19 492 Registertonnen Brutto-Raumgehalt; 1894 verfügte sie bereits über 8 Dampfer von 22 834⁴⁾, 1896 über 8 Dampfer von 28 454⁵⁾ und zu Anfang 1897 über 9 Dampfer von insgesamt 33 428 Registertonnen.⁶⁾ Ende 1898 war der Raumgehalt ihrer Flotte bereits auf 44 291 und Ende 1899 auf 59 917 Registertonnen gestiegen.⁷⁾ Im Jahre 1900 bestand die Flotte der Gesellschaft aus 19 Seeschiffen von 86 000 und 1901 aus 26 Schiffen von 104 000 Registertonnen. Die beförderte Gütermenge war allein vom Jahre 1900 bis 1901 von 365 000

¹⁾ Jahrgang 1889, S. 332.

²⁾ Diese ist später wieder aufgegeben worden (Nauticus 1903, S. 224).

³⁾ „Export“ 1889, S. 399.

⁴⁾ Archiv f. P. u. T. 1895, S. 460.

⁵⁾ Drucks. d. R. 1895/97, S. 2315.

⁶⁾ Drucks. d. R. 1897/98, S. 1078.

⁷⁾ Nauticus 1900, S. 453.

auf 540 000 cbm gestiegen.¹⁾ Im Jahre 1905 hatte die Gesellschaft 24 Dampfer von zusammen 109 316 Registertonnen im Betriebe, während sich 3 Dampfer von je 4250 Registertonnen noch im Bau befanden. Der Buchwert der Flotte stellte sich 1904 auf 17 656 000 M. Das Aktienkapital war inzwischen auf 12 Millionen Mark erhöht worden.²⁾

Die vorstehenden Zahlen reden eine äusserst deutliche Sprache. Wenn sich in einem dreizehnjährigen Zeitraum (von 1889—1901) der Bruttoreumgehalt einer Reedereiflotte mehr als verfünffacht und dabei teilweise Dividenden von 7 % (1904), 8 % (1897, 1901 und 1905)³⁾, 10 % (1898, 1899) und sogar 12 % (1900)⁴⁾ verteilt werden können, so wird man von einer Unterdrückung durch den Wettbewerb staatlich unterstützter Linien füglich nicht sprechen dürfen. Allerdings sind die Ergebnisse nicht immer so günstig gewesen. Beispielsweise ist für das Jahr 1891 gar keine Dividende zur Verteilung gelangt.⁵⁾ Indessen führt kein einziger Geschäftsbericht solche Mißerfolge auf die schädliche Konkurrenz der subventionierten Linie zurück. Vielmehr finden sich stets andere Ursachen, wie Mißernten, allgemein ungünstige Lage des Frachtgeschäfts, hohe Kohlenpreise, allgemeiner Niedergang der Schiffswerte u. dergl. angeben.

Zur Vervollständigung des Bildes muss noch bemerkt werden, dass schon gegen Ende des Jahres 1890 der vierwöchentliche Verkehr in einen dreiwöchentlichen⁶⁾ und mehrere Jahre später sogar in einen monatlich zweimaligen⁷⁾ umgewandelt worden ist. Seit Mitte des Jahres 1905 unterhält die Deutsch-Australische Dampfschiffs-

¹⁾ Nauticus 1903, S. 224.

²⁾ „Die Entwicklung der deutschen Seeinteressen im letzten Jahrzehnt“ 1905, S. 93 und Nauticus 1905, S. 525.

³⁾ „Jahrbuch der Reedereien u. Schiffswerften für 1903“, S. III, 25; „Export“ 1902, S. 199 und 1906, S. 250.

⁴⁾ Archiv f. P. u. T. 1899, S. 272, 1900, S. 353 und 1901, S. 309.

⁵⁾ „Export“ 1892, S. 186. — 1902 wurden 5 % und 1903 6 % gezahlt („Die Entwicklung der deutschen Seeinteressen im letzten Jahrzehnt“ 1905, S. 93).

⁶⁾ „Export“ 1890, S. 702.

⁷⁾ Nauticus 1900, S. 372. Wann diese Änderung eingetreten ist, war nicht zu ermitteln; jedoch bestand sie 1900 schon.

Gesellschaft sogar eine vierzehntägige Verbindung über Kapstadt und Algoabay nach Melbourne und Sydney und daneben eine dreiwöchentliche über East London nach Fremantle und Port Adelaide.¹⁾ Trotz dieser Vermehrung der Fahrten konnte der Geschäftsbericht für 1905²⁾ hervorheben, dass die Reederei im ausgehenden Güterverkehr wiederholt genötigt war, Extradampfer einzustellen, um ein Zurückbleiben von Ladung in den regelmässigen Anlaufhäfen zu verhindern, und dass auf der Heimfahrt zeitweilig der zur Verfügung stehende Dampferraum für die rechtzeitige Beförderung der Güter nicht ausgereicht habe. Dieses überreiche Frachtenangebot mag den Norddeutschen Lloyd bestimmt haben, im Herbst 1905 auch seinerseits eine nicht subventionierte Frachtdampferlinie nach Australien einzurichten, die im Gegensatz zu den Dampfern der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft auch auf der Ausreise den Weg durch den Suezkanal nimmt.³⁾

Hinsichtlich der afrikanischen Reichspostdampferlinie konnte anfangs von einer Beeinträchtigung der freien deutschen Schifffahrt überhaupt keine Rede sein, weil das erste auf Afrika bezügliche Subventionsgesetz vom 1. Februar 1890 nur Fahrten nach der Ostküste Afrikas vorsah und dorthin regelmässige deutsche Linien bislang noch nicht bestanden. Dagegen wäre mit Ausdehnung der subventionierten Fahrten auf Südafrika, wie sie das Gesetz vom 25. Mai 1900 zur Folge hatte, teilweise eine Schädigung der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft möglich gewesen, da deren Dampfer auf der Ausreise den Weg um Afrika herum nahmen und hierbei Kapstadt und Port Elizabeth anliefen. Das oben für die australische Fahrt Gesagte gilt jedoch auch für die südafrikanischen Fahrten: niemals hat die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft Veranlassung gehabt, sich über den Wettbewerb der subventionierten Linie zu beklagen. Wie unbefangen die Gesellschaft selbst über diesen Punkt urteilte, erhellt am besten aus dem Geschäftsberichte des

¹⁾ „Handbuch der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Gesellschaft“, Hamburg, für 1906. — Sämtliche Dampfer kehren jetzt durch den Suezkanal zurück.

²⁾ „Export“ 1906, S. 250.

³⁾ Geschäftsbericht des Nordd. Lloyd vom 5. April 1906.

Jahres 1900, der die Frage der Ausdehnung der subventionierten Fahrten auf Südafrika mit folgenden Worten behandelte: „Wenn- gleich der Hinzutritt einer weiteren Linie nach dem Kaplande geeignet ist, auf unsere Stellung in der Fahrt, die wir ständig zu verbessern bemüht sind, einen beeinträchtigenden Einfluss auszuüben, so haben wir doch keine Veranlassung, dem Plane der Reichsregierung, eine Postlinie nach Südafrika zu schaffen, entgegenzuwirken, falls mit einem solchen Unternehmen ein Hand- inhandgehen herbeigeführt werden kann. Im Gegenteil ist durch eine Postlinie eine weitere und schnellere Hebung des Verkehrs zu erwarten, sodass auf die Dauer auch unser Anteil steigen wird.“¹⁾

Nach den vorstehenden Ausführungen wäre es durchaus falsch, von einer Schädigung der freien deutschen Schifffahrts- linien durch die Reichspostdampfersubventionen zu sprechen. Im Gegenteil hat — ganz abgesehen von der durch die sub- ventionierten Linien erzeugten Steigerung des Handelsverkehrs — gerade der Mitbewerb dieser Linien zweifellos anspornend und damit fördernd auf die nicht subventionierten Reedereien eingewirkt. Überdies muss immer wieder betont werden, dass die Eigentümlichkeit der Reichspostdampfer mit ihren kurzen Aufenthaltszeiten in den Zwischenhäfen und ihren durch den grösseren Umfang der Maschinenanlagen sowie durch die Passagiereinrichtungen stark beschränkten Schiffsräumen den freien Schifffahrtsunternehmungen auf dem Gebiete der Güter- beförderung stets ein weites Feld der Tätigkeit offen lassen wird.

¹⁾ „Export“ 1900, S. 353.

Kapitel VII.

Die finanzielle Wirkung der Subventionen auf die beteiligten Reedereien.

1. Der Norddeutsche Lloyd.

Die Reichsbeihilfe sollte, wie bereits im Kapitel II erörtert, eine Entschädigung für die übernommenen Verbindlichkeiten und die dem Unternehmer hieraus erwachsenden Mehrausgaben und finanziellen Verluste bilden. Sie sollte und durfte aber keineswegs dazu dienen, etwa dem Unternehmer bzw. seinen Aktionären ungewöhnlich hohe Überschüsse in den Schoß zu werfen.

Dieser Auffassung trug Punkt 11 der Anlage zum Subventionsgesetz vom 6. April 1885 mit den Worten Rechnung, dass die Reichsregierung dem Unternehmer, sofern ihm aus dem Betriebe der subventionierten Fahrten dauernd grössere Gewinne erwachsen, grössere Leistungen, z. B. in bezug auf schnellere oder vermehrte Fahrten usw., auferlegen oder die Subventionssumme entsprechend kürzen könne. Hierzu gehörte vor allem ein genauer Überblick über die Betriebsergebnisse des Reichspostdampferunternehmens, das ja nur einen Teil des grossen Betriebes des Norddeutschen Lloyd bildete. Artikel 26 des Subventionsvertrags vom 3./4. Juli 1885 schrieb zu diesem Zwecke dem Lloyd die Führung einer Sonderrechnung über die Schiffe der subventionierten Linien vor und bestimmte zugleich im einzelnen die Ausgabeposten, die den Einnahmen gegenüberzustellen wären. Es sollten das sein:

1. die laufenden Kosten für die Unterhaltung der Schiffe,
2. ein entsprechender Anteil an den Generalunkosten des Betriebes des Lloyd,
3. 6 % Versicherungsprämie vom Buchwerte der Schiffe,
4. 5 % Abschreibung vom Kapital der Schiffe und 20 % Abschreibung von deren Ausrüstung,

5. 5 % Zinsen vom Buchwert der Schiffe,
6. 5 % für den Sonder-Reservefonds der nach dem Vertrage zu unterhaltenden Linien,
7. die Ausgaben für Mannschaftslöhne, Kohlen, Maschinenstores, Schiffsrequisite, Hafenunkosten usw., kurz und gut die laufenden Betriebskosten.

Die Einnahmen bestanden aus den Einnahmen des Personen- und Frachtverkehrs, aus der Reichsbeihilfe und etwaigen Vergütungen für das Anlaufen fremder Häfen.¹⁾ Vom Jahre 1892 ab trat auf nachträgliche Einwirkung der Reichsregierung noch als weiterer Einnahmeposten ein entsprechender Anteil an den Prämienüberschüssen hinzu, die der Lloyd als Selbstversicherer seiner Flotte aus den allen Schiffen gleichmässig mit 6 % ihres Buchwerts zur Last geschriebenen Versicherungsprämien in bedeutendem Umfange erzielte.²⁾ Ergab sich nach der solcher-gestalt aufgemachten Sonderrechnung nach Ablauf der ersten fünf Vertragsjahre ein jährlicher Überschuss, so sollte der Unternehmer für die Folgezeit auf Verlangen und nach Wahl des Reichskanzlers verpflichtet sein, bis zur Höhe der Hälfte des Überschusses entsprechende weitere Leistungen zur Durchführung der mit der Subventionierung verfolgten Zwecke zu übernehmen oder aber die Hälfte des Überschusses an die Reichskasse zu erstatten. Wenn eine derartige Verpflichtung erst vom sechsten Vertragsjahre vorgesehen war, so hatte man sich dazu zweifellos durch die Erwägung bestimmen lassen, dass für die ersten fünf Betriebsjahre auf solche Überschüsse überhaupt nicht zu rechnen sei.

Der zurzeit geltende Vertrag vom $\frac{30. \text{Oktober}}{12. \text{September}}$ 1898 enthält ähnliche Bestimmungen über die Rechnungslegung und die Verwendung etwaiger Überschüsse wie sein Vorgänger.³⁾ Im einzelnen weist er jedoch darin folgende Abweichungen auf:

a) Die Berechnung des Anteils an den Generalunkosten des gesamten Lloydbetriebes ist genau bestimmt: sie hat mit 1 v. H.

¹⁾ Nach Greve (S. 21) zahlte Belgien um das Jahr 1899 eine Vergütung von jährlich 80 000 Fres. für das Anlaufen von Antwerpen. Weiteres war über diesen Punkt nicht zu ermitteln.

²⁾ Drucks. d. R. 1897/98, S. 1087.

³⁾ Im Artikel 36.

des Buchwerts der subventionierten Dampfer zu erfolgen. Eine Begründung dieser Änderung enthalten weder die stenographischen Berichte über die Reichstagsverhandlungen noch der betreffende Kommissionsbericht, obwohl das Abrechnungsverfahren sowohl hier wie dort den Gegenstand von Erörterungen gebildet hat.¹⁾ Unstreitig sollte die Änderung jeglichen Zweifeln über die Höhe der anteilmässigen Generalunkosten ein für allemal vorbeugen und gleichzeitig das Abrechnungsverfahren vereinfachen.

b) Die Versicherungsprämie ist von 6 v. H. des Buchwerts der Dampfer auf 4 v. H. herabgesetzt. Aus den Kommissionsberatungen geht hervor, dass man den früheren Prämiensatz für zu hoch erachtete, weil sich beim Lloyd das Risiko auf eine sehr grosse Anzahl von Schiffen verteilte.²⁾ In Wirklichkeit scheint indes die Herabsetzung einen Ausgleich dafür gebildet zu haben, dass — wie weiter unten auseinanderzusetzen bleibt — das Reich auf eine Beteiligung an den Überschüssen der Selbstversicherung im heutigen Verträge verzichtet hat.

c) Während der erste Vertrag nur von einem Abzug von „5 Prozent für den Separat-Reservefonds der nach dem Verträge zu unterhaltenden Linien“ spricht, drückt sich der neue Vertrag deutlicher dahin aus, dass „5 Prozent von dem nach Vornahme der Abschreibungen (4) verbleibenden Überschusse für den gesetzlichen Reservefonds des Unternehmers“ als Ausgaben in Rechnung zu stellen sind, und fügt hinzu, dass dies nur zu geschehen habe, „solange dieser Fonds die gesetzlich vorgeschriebene Höhe nicht erreicht hat“. Beides war im Grunde selbstverständlich. Auch war die Vertragsbestimmung schon vorher tatsächlich so gehandhabt worden.³⁾ Immerhin musste die Veränderung des Wortlauts im Interesse der Klarheit wünschenswert erscheinen.

d) Als neuer Ausgabeposten sind $1\frac{1}{2}$ v. H. des Anschaffungswerts der Schiffe für den Erneuerungsfonds des Unternehmers hinzugetreten. Zur Begründung wurde in den Kommissions-

¹⁾ Sten. Ber. d. R. 1897/98, S. 1061 ff., 1091 ff., 1139 ff., 1460 ff. und Drucks. d. R. 1897/98, Aktenstück 145.

²⁾ a. a. O., S. 1496.

³⁾ Abg. Dr. Hammacher in der Sitzung vom 19. Februar 1898 (Sten. Ber. d. R. 1897/98, S. 1147).

beratungen¹⁾ die rasche Abnutzung der Kessel und Maschinen angeführt, für die der Lloyd hinsichtlich seiner nicht subventionierten Schiffe jährliche Abschreibungen von 10 und 7% vornehme, während für die Reichspostdampfer nur eine Abschreibung von 5% vorgesehen war.

e) Eine rein rechnerische Änderung besteht darin, dass 5% Zinsen vom Buchwerte der Dampfer nicht mehr als Ausgabe in die Abrechnung einzustellen sind. Hierdurch ist erreicht, dass die Höhe des Gewinns von vornherein aus der Abrechnung ersichtlich wird. Folgerichtig beginnt ein Anspruch des Reichs auf Beteiligung an dem ermittelten Überschuss jetzt erst dann, wenn letzterer 5 v. H. des Buchwerts der Dampfer überschreitet.

f) Die letztere Bestimmung enthält gegenüber dem Vertrage vom Jahre 1885 insofern eine Einschränkung, als das Reich an einem etwaigen Mehrbetrage des Überschusses nur noch teilnimmt, soweit nicht in den beiden vorausgegangenen Jahren der dem Unternehmer verbliebene Überschuss weniger als jährlich 5 v. H. des Buchwerts der Schiffe betragen hat. In solchem Falle ist zunächst der Minderbetrag aus dem Überschusse des abgelaufenen Jahres zu decken. Eine Begründung hierfür ist weder aus dem Kommissionsbericht noch aus den stenographischen Berichten der Reichstagsverhandlungen ersichtlich. Es muss indes ohne weiteres als billig anerkannt werden, dass eine Kürzung des Mehrüberschusses zu unterbleiben hat, wenn in den beiden vorangegangenen Jahren der als normal angenommene Gewinn von 5 v. H. des Buchwerts der Dampfer nicht erreicht worden ist.

g) Zu erhöhten Leistungen soll der Unternehmer nicht mehr bis zur Höhe der Hälfte des jeweiligen Jahres-Mehrüberschusses, sondern bis zur Höhe des dem Reich im Durchschnitt der letzten drei Jahre zugeflossenen Gewinnanteils angehalten werden können. Diese Bestimmung reiht sich logisch der vorigen Änderung an. Sie schliesst die Möglichkeit aus, dass im Falle eines augenblicklich günstigen Jahresergebnisses nach einem oder mehreren mageren Jahren der Unternehmer zu Mehrleistungen herangezogen

¹⁾ Drucks. d. R. 1897/98, S. 1496.

wird, die einzig und allein dem letztjährigen günstigen Betriebsergebnis entsprechen. Andererseits kann aber auch die Reichsregierung nach einem ohne Mehrüberschuss abschliessenden Jahre nötigenfalls erhöhte Leistungen vom Unternehmer verlangen, sofern in einem der beiden vorangegangenen Jahre Mehrüberschüsse erzielt worden sind.

Man wird die geschilderten Abrechnungsbedingungen im allgemeinen als zweckmässig bezeichnen können. Sie sind einerseits geeignet, im Falle schlechter Betriebsergebnisse den Unternehmer vor allzugrossen Verlusten zu bewahren, andererseits verhindern sie, dass der Unternehmer bei günstigen Betriebsergebnissen aus der Subvention zu hohe Gewinne erzielt und dadurch mittelbar die staatliche Beihilfe den Aktionären zu einer höheren Dividende verhilft. Nur folgender Punkt der Abrechnungsbedingungen erscheint dem Verfasser zurzeit fehlerhaft.

Während der Subventionsvertrag vom Jahre 1885 lediglich allgemein von Einnahmen sprach und es damit der jeweiligen Vereinbarung der vertragschliessenden Teile überliess, welche einzelnen Posten dabei zu berücksichtigen seien, fügt der jetzt geltende Vertrag dem Worte „Einnahmen“ in Klammern hinzu: „(Einnahmen aus dem Personen- und Frachtverkehr, etwaige Vergütungen für das Anlaufen fremder Häfen und Reichsbeihilfe).“ Aus diesem Wortlaute muss unbedingt gefolgert werden, dass damit erschöpft ist, was die Vertragschliessenden unter Einnahmen verstanden wissen wollen.¹⁾ Hiermit entfällt aber eine Berücksichtigung des Gewinnanteils an den Prämienüberschüssen der Selbstversicherung, d. h. gerade jenes Einnahmepostens, dessen Heranziehung die Reichsregierung erst im Jahre 1892 anscheinend mit Mühe beim Lloyd durchgesetzt hatte. Es entzieht sich privater Kenntnis, ob dieser Einnahmeposten seit dem Vertrage

¹⁾ Besonders das Wort „und“ vor „Reichsbeihilfe“ spricht für diese Auslegung. Wenn die angeführten Posten nur Beispiele darstellen sollten, so wäre — sofern man sich nicht des üblichen „usw.“ hinter der Aufzählung bedienen wollte — ein Komma statt des Wortes „und“ am Platze gewesen. Auch hätte man dann sicherlich nicht die unwichtigen Vergütungen für das Anlaufen fremder Häfen angeführt, die wichtigere Beteiligung an den Prämienüberschüssen aber, bei der es sich in den Jahren 1895 und 1896 nahezu um je 1 Mill. Mark gehandelt hat, ganz unerwähnt gelassen.

vom Jahre 1898 aus den Abrechnungen des Lloyd tatsächlich wieder verschwunden ist. Man muss es aber mit Bestimmtheit annehmen. Obzwar diese Änderung rechnerisch eine Vereinfachung bedeutet, so möchte Verfasser vom wirtschaftlichen Standpunkt aus hierin entschieden einen Mißgriff sehen. Denn es besteht nunmehr wieder wie vor 1892 die Möglichkeit, dass der Lloyd im Falle günstiger Versicherungskonjunkturen auch aus der Selbstversicherung der Reichspostdampfer unverhältnismässig hohe Gewinne erzielt. Besser hätte es daher wohl das Reich bei dem Prämiensatz von 6 v. H. des Buchwerts der Dampfer belassen und weiter auf einem Anteil an etwaigen Prämienüberschüssen bestanden, als den Prämiensatz auf 4 v. H. herabzusetzen und auf die Beteiligung an den Prämienüberschüssen ganz zu verzichten.

Was im einzelnen die finanzielle Wirkung der Reichsbeihilfe auf den Norddeutschen Lloyd betrifft, so standen genaue Ergebnisse nur für die Zeit von 1886 bis 1896 zur Verfügung.¹⁾ Sie sind in der folgenden Tabelle 1, Seite 112, zusammengestellt.

Hiernach ist im Jahre 1894 überhaupt zum ersten Male ein Gewinn hervorgetreten.²⁾ Er machte indessen nur 1,5 v. H. des Buchwerts der Reichspostdampfer aus. Im Jahre 1895 stieg er auf 2,1 und 1896 auf 4 v. H. besagten Buchwerts.³⁾ Ein Mehrüberschuss über 5 v. H. des jeweiligen Buchwerts der Dampfer ist also bis dahin nie zu verzeichnen gewesen. Dagegen belief sich der Gesamtverlust in dem etwa zehnjährigen Zeitraum auf nicht weniger als 5 258 558 M. Er hätte sich, wenn die Fahrten ohne staatliche Beihilfe ausgeführt worden wären, auf rund 49¹/₂ Million Mark (Sp. 9 + 11) belaufen.

¹⁾ Aktenstück Nr. 103 Drucks d. R. 1897/98 (Anl. VI).

²⁾ Um den Gewinn oder Verlust deutlicher hervorzuheben, sind die 5 % Zinsen vom Buchwerte der Schiffe entgegen den Vertragsbedingungen vom Jahre 1885 nicht als Ausgabe eingestellt. Dagegen ist von vornherein ein Anteil an den Prämienüberschüssen aus der Selbstversicherung berücksichtigt. Er entspricht bis zum Jahre 1891 den vom Jahre 1892—96 in Wirklichkeit in Anrechnung gebrachten Anteilen.

³⁾ Der Buchwert der Reichspostdampfer betrug (ohne die Ausrüstung) im Jahre 1894: 14 283 000, 1895: 21 624 916 und 1896: 21 337 167 M. (a. a. O.)

Tabelle 1.

Jahr	Ausgaben					Einnahmen				Mithin betrug der	
	Laufende Betriebsausgaben. (f. Manuskriptschaltelöhne, Kohlen, Häufenkosten, lauf. Instandsetzung, 6 v. H. d. Bruchverfalls der Schiffe, Vertriebsprämie)	Aussergewöhnliche Instandsetzung.	Generalunkosten	Abgeschrieben. Anwerths der 20 v. H. von der Aussetzung.	Gesamte Ausgaben (Sp. 2—5)	Laufende Betriebseinnahmen (Personen-, Fracht- und sonstige Einnahmen)	Anteil an dem Prämienüberschuss aus der Selbster-sicherung der Schiffe	Reichsbeihilfe	Gesamte Einnahmen	Verlust	Gewinn
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1886	3264150	90922	64241	323000	3742313	1916567	224707	1571712	3712986	29327	—
1887	11272680	366552	175632	1009000	12823864	6670504	365327	4400000	11435831	1398033	—
1888	11395881	33286	210762	1056000	12695929	7224745	695829	4355446	12276020	419909	—
1889	12366045	104533	222224	1128000	14020802	8243974	822296	4382870	13440140	371662	—
1890	13011229	448036	237756	1266000	14963021	7810618	824481	4390318	13025417	1937604	—
1891	12494170	435961	148163	1190000	14298294	7836261	712033	4390318	12938612	1329682	—
1892	11211019	245721	137088	1022700	12616528	6958643	209828	4390318	11558789	1057739	—
1893	10891193	188946	156858	1042700	12279697	7631548	445070	4155568	12232186	47511	—
1894	11847137	84177	138397	1226400	13296111	8811122	615381	4090000	13516503	—	220392
1895	13444571	355903	199567	1477400	15477441	10885672	956071	4090000	15931743	—	454302
1896	13800567	72574	212908	1506300	15592349 ¹⁾	11373879	976685	4090000	16440564	—	848215
Se.	125198642	2428611	1903596	12247500	141776349	85363533	6847708	44306550	136517791	6781467	1522909
										— 1522909	
											Mithin Gesamtverlust 5258558

¹⁾ In diesem Jahre hatte anscheinend ein Betrag für den Reserfonds eingestellt werden müssen, da das Bilanzkonto des gesamten Lloydunternehmens nach dem Jahresberichte des Nord. Lloyd eine solche Überweisung enthält. Indes wäre damit der Gewinn nur unerheblich geringer geworden.

Für die folgenden drei Jahre (1897—1899) ist noch auf Grund der Jahresberichte des Lloyd eine überschlägliche Berechnung der Finanzergebnisse des Reichspostdampfer-Unternehmens möglich. Sie stellt sich wie folgt (s. Tabelle 2, Seite 114).

Hiernach ergibt sich für das Jahr 1898 der mässige Gewinn von 626 768 M. gleich 2,7 v. H. des Buchwerts der Dampfer.¹⁾ Die Jahre 1897 und 1899 weisen höhere Gewinne auf, die sogar zum ersten Male den Satz von 5 Prozent des jeweiligen Buchwerts der Reichspostdampfer übersteigen. Immerhin entsprachen auch sie nur 5,9 und 5,5 v. H. des Buchwerts.²⁾ Von zu hohen Gewinnen konnte man also auch in diesen günstigsten Zeiten keineswegs sprechen.

Für die folgenden Jahre lassen sich genaue Berechnungen der Finanzergebnisse des Reichspostdampfer-Unternehmens nicht mehr anstellen, weil die Jahresberichte des Lloyd über die subventionierten Linien nur noch eine einzige Zahl (Betriebsüberschüsse der Reisen der Reichspostdampfer einschl. Zuschuss des Reichs) enthalten und der Lloyd es grundsätzlich ablehnt, Privatpersonen weitere Angaben zugänglich zu machen. Indes kann man schon aus dieser einen Zahl mit Bestimmtheit schliessen, dass das Unternehmen in den folgenden Jahren überhaupt keine Gewinne mehr abgeworfen hat. Die Betriebsüberschüsse, die nach dem betreffenden Jahresberichte des Lloyd im Jahre 1899 (s. Tabelle 2, Sp. 2) noch 3 727 480 M. betrugen, gehen 1900 plötzlich auf 2 082 359 M., 1901 weiter auf 1 802 046 M. und 1902 sogar auf 980 079 M. zurück. Sie erheben sich dann wieder langsam auf 1 109 949 M. im Jahre 1903 und auf 2 807 784 M. im Jahre 1904, um endlich 1905 mit 4 277 716 M. wieder den Stand des Jahres 1899 zu erreichen bzw. ein wenig zu übersteigen. Diese ungünstige Gestaltung der Finanzergebnisse war eine Folge des erweiterten Unternehmens: die Verdopplung der ostasiatischen Fahrten und die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf beiden Hauptlinien brachten eine derart bedeutende Vermehrung der Betriebsausgaben mit sich, dass die

¹⁾ Der Buchwert lässt sich für das Jahr 1898 auf 22 850 867 M. berechnen.

²⁾ Dieser belief sich nach überschläglicher Berechnung im Jahre 1897 auf 24 631 367 und 1899 auf 21 087 567 M.

Tabelle 2.

Betriebs- über- schüsse der Reisen der Reichs- post- dampfer einschl. Zuschuss des Reichs	Von dem Betrag in Spalte 2 sind abzuziehen					Unter- schied zwischen den Spalten 2 und 7	Auf die Reichs- postdampf- entfallend, Gewinn aus den Prämien- über- schüssen der Selbst- versch.	Gesamt- gewinn aus dem Reichs- post- dampfer- unter- nehmen (Sp. 8 u. 9)	5 v. H. vom Buchwerte der Reichs- post- dampfer betragen etwa	Verbleibt Mehrerber- schuss, bzw. es fehlt an Mehrerber- schuss	Ohne Reichs- beiträge hätte ein Gesamt- verlust vor- gelegen von	
	Abschrei- bungen auf die Reichs- post- dampfer	General- unkosten	Über- weisung an den Re- serve- fonds	Rück- lage für den Erneue- rungs- fonds	Summe der Abzüge (Sp. 3 bis 6)							
M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	
1	2	3	4*)	5*)	6	7	8	9*)	10	11*)	12	13
1897	2 304 159	1 705 800	1) 200 000	2) 19 917	—	1 925 717	+ 378 442	3) 1 092 861	1 471 303	4) 1 231 568	+ 239 735	— 2 618 697
1898	3 194 242	1 780 500	5) 228 509	6) 59 261	499 204	2 567 474	+ 626 768	7) —	626 768	8) 1 142 543	— 515 775	— 3 463 232
1899	3 727 480	1 763 300	9) 210 876	10) 87 665	497 244	2 539 085	+ 1 168 395	—	1 168 395	11) 1 054 378	+ 114 017	— 3 296 605
Se. 3 266 466									Se. 9 378 534			

*) Die Angaben in den Spalten 4, 5, 6 und 11 beruhen auf Schätzungen, die thürigen Zahlen sind unmittelbar den Jahresberichten des Norddeutschen Lloyd entnommen.

1) Geschätzt nach dem Durchschnitt der letzten Jahre (vgl. vorige Tabelle).

2) 1 v. H. von dem geschätzten Buchwerte der Dampfer (vgl. Anm. 7).

3) 5% des Unterschieds zwischen Spalte 2 einerseits und Spalte 3 + 4 andererseits.

4) Geschätzt nach dem Durchschnitt der letzten Jahre (vgl. vorige Tabelle) in Verbindung mit der in dem betr. Jahresberichte des Lloyd erscheinenden Gesamtsumme der Prämienüberschüsse.

5) Daraus, dass die Rücklagen für den Erneuerungsfonds der Reichspostdampfer (Spalte 6) bereits in dem Jahresberichte des Lloyd für 1898 erscheinen, ist zu entnehmen, dass das in dem Verträge vom 30. Oktober/12. September 1898 neu geregelte Abrechnungsverfahren schon in der Rechnung für 1898 Anwendung gefunden hat. Dementsprechend ist in der vorstehenden Tabelle auch vom Jahre 1898 ab der Posten „Gewinn aus den Prämienüberschüssen usw.“ wegzulassen.

6) Geschätzt nach der feststehenden Angabe für 1896 (vgl. Anmerkung 3 auf S. 111), abzüglich der in dem Jahresberichte des Lloyd erscheinenden Abschreibungssumme und zuzüglich von rund 5 000 000 M. für Neueinstellung des R. P. D. „Bremen“.

7) Ergebnis aus dem Vorjahr, abzüglich der Abschreibungen für die Reichspostdampfer.

Steigerung der Einnahmen trotz Erhöhung der Reichsbeihilfe mit ihnen nicht gleichen Schritt halten konnte. Wenn man ausserdem in Betracht zieht, dass die Verdopplung der ostasiatischen Fahrten und die durch sie bedingte Vermehrung des Dampfermaterials auch eine beträchtliche Erhöhung der Abschreibungen auf die Reichspostdampfer, der Generalunkosten und der Überweisungen an den Erneuerungsfonds mit sich gebracht haben, so kann man ohne weiteres ermessen, dass die vertragsmässig aufzustellenden Abrechnungen ganz erhebliche Verlustzahlen ergeben haben müssen. Man dürfte nicht allzuweit fehlgehen, wenn man sie in den ungünstigsten Jahren (1902 und 1903) auf nahezu je 3 Millionen Mark und für die ganze Zeit von 1900 bis 1905 auf 10 Millionen Mark schätzt. Der Norddeutsche Lloyd hat in dieser Zeit rund $33\frac{1}{2}$ Millionen Mark Reichsbeihilfe bezogen; ohne sie hätte sich der Verlust in dem kurzen Zeitraum von 6 Jahren also auf etwa $43\frac{1}{2}$ Millionen Mark belaufen. Rechnet man hierzu noch die oben erwähnten $49\frac{1}{2}$ Millionen Mark für die Jahre 1886 bis 1896 und nahezu $9\frac{1}{2}$ Millionen Mark für die Zeit von 1897 bis 1899 (Sp. 13 der letzten Tabelle), so ergeben sich rund 82 Millionen Mark, die der Lloyd an Verlust zu beklagen gehabt hätte, wenn er ohne staatliche Beihilfe die regelmässigen Dampferverbindungen nach Ostasien und Australien hätte einrichten wollen. Diese Zahl bietet einen schlagenden Beweis dafür, wie unbedingt notwendig das Eingreifen des Reichs gewesen ist. Derartige Verluste hätte selbst ein so gut gesichertes Weltunternehmen wie der Norddeutsche Lloyd kaum zu ertragen vermocht. Es ist schon erheblich genug, dass er während des nunmehr zwanzigjährigen Bestehens der Reichspostdampferlinien rund 12 Millionen Mark¹⁾ Verluste an dem Unternehmen erlitten hat. Sollten sich die Finanzergebnisse der ostasiatischen und australischen Reichslinie in dem noch bevorstehenden achtjährigen Zeitraume des gegenwärtigen Vertragsverhältnisses dauernd günstig gestalten, so wird eine derartige Wendung der Dinge dem Lloyd umsomehr zu gönnen sein, als er durch das selbständige Betreiben zahl-

¹⁾ 5 258 558 M. in den Jahren 1886—96 + ungefähr 10 Millionen Mark 1900—1905. Hiervon ab 3 266 466 M. Gesamtgewinn in den Jahren 1897—99.

reicher Dampferlinien im indisch-chinesischen Küstengebiet¹⁾ aus eigener Kraft viel zur Hebung des Verkehrs auf den subventionierten Linien beigetragen hat. Dafür, dass seine Gewinne niemals unberechtigt hoch werden, ist durch die Vertragsbedingungen ausreichend Sorge getragen.

2. Deutsche Ostafrika-Linie.

Das Gesetz vom 1. Februar 1890, durch das die subventionierten Fahrten nach Ostafrika eingeführt wurden, enthielt in seiner Anlage wörtlich dieselbe Bestimmung wie das erste Subventionsgesetz vom Jahre 1885 über eine etwaige Forderung grösserer Leistungen oder eine entsprechende Kürzung der Subventionssumme, sofern den Unternehmern aus dem Betriebe dauernd grössere Gewinne erwüchsen. Demgemäss bestimmte Artikel 23 des mit der Ostafrika-Linie unterm 5./9. Mai 1890 abgeschlossenen Vertrags, dass sich der Reichskanzler vorbehalte, von dem Unternehmer vermehrte Leistungen in Anspruch zu nehmen, wenn das Unternehmen im Laufe des Betriebs dauernd grössere Gewinne ergebe. Was unter grösseren Gewinnen verstanden werden solle, besagte der Vertrag nicht. Er überliess die Entscheidung hierüber den vertragschliessenden Teilen und schrieb nur für den Fall einer Meinungsverschiedenheit die Anrufung eines Schiedsgerichts vor, das zu diesem Zwecke besonders gebildet werden sollte. Eine Kürzung der Subvention aus Anlass von Mehrüberschüssen hatte nach dem Vertrage nur dann einzutreten, wenn sich der Unternehmer weigerte, eine ihm auf-

¹⁾ Z. Z. 16, und zwar: Penang—Belawan (Deli); Singapore—Asahan—Penang; Singapore—Belawan; Singapore—Bangkok; Singapore—Britisch-Nord-Borneo—Südphilippinen; Singapore—Celebes—Molukken; Singapore—Borneo—Südphilippinen—Sangir und Talautinseln—Celebes; Bangkok—Bombay; Hongkong—Bangkok; Hongkong—Singapore—Bangkok; Hongkong—Swatow—Singapore—Bangkok; Hongkong—Amoy—Swatow—Straits S.—Bangkok; Hongkong—Hoihow—Singapore—Bangkok; Hongkong—Südphilippinen—Sandakan—Kudat; Schanghai—Hankow und Hankow—Ichang (Yangtse-Flusschiffahrt). (Jahresbericht des Nordd. Lloyd von 1906.) Die Linien sind teilweise durch Kauf von ausländischen Reedereien übernommen, teils vom Lloyd selbst eingerichtet.

erlegte Mehrleistung auszuführen. Die Höhe der einzubehaltenden Summe war nötigenfalls auch durch das Schiedsgericht festzusetzen.

Man begegnet hier zwei wichtigen Unterschieden gegen die mit dem Norddeutschen Lloyd abgeschlossenen Subventionsverträge. Zunächst fehlen Vorschriften über die Art der Abrechnung. Sie waren nach Lage der Verhältnisse nicht nötig. Die Ostafrika-Linie bildete anfangs ein in sich abgeschlossenes Unternehmen, das lediglich zur Ausführung der subventionierten Fahrten begründet wurde und sich vorerst ausschliesslich auf diese Tätigkeit beschränkte.¹⁾ Die Bilanz, welche die Ostafrika-Linie in ihrer Eigenschaft als Aktiengesellschaft nach den Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs bzw. des sogenannten Aktiengesetzes²⁾ ohne weiteres aufstellen musste, war daher gleichbedeutend mit einer Abrechnung über den Gewinn oder Verlust des subventionierten Unternehmens.

Im weiteren fällt auf, dass sich das Reich nicht wie bei den subventionierten Fahrten nach Ostasien und Australien von einer bestimmten Grenze an einen Anspruch auf Beteiligung am Gewinn des Unternehmens sicherte, sondern eine Kürzung der Subvention nur für den Fall verweigerter Mehrleistungen vorsah. Aber auch dieser Unterschied wird erklärlich, sobald man die wirtschaftlichen Verhältnisse der beiden Gesellschaften einander gegenüberstellt. Der Norddeutsche Lloyd war ein altes, mächtiges Weltunternehmen, das ein paar magere Jahre wohl zu ertragen vermochte, ohne sogleich auf die vollen Mehrüberschüsse folgender Jahre angewiesen zu sein. Die Ostafrika-Linie dagegen begann mit den subventionierten Fahrten überhaupt erst ihre Wirksamkeit, mit einem Aktienkapital von nur 6 Millionen Mark gegen 30 Millionen des Lloyd im Jahre 1886. Sie sollte sich erst als lebensfähig erweisen. Es wäre daher hart gewesen, wenn man ihr den Mehrgewinn einzelner guter Jahre — von einer etwa notwendigen Erhöhung der Leistungen abgesehen — nicht unverkürzt zum Ausgleich von Mindererträgen anderer Jahre

¹⁾ Auslassungen des Regierungsvertreters in der Reichstagssitzung vom 25. April 1900 (Sten. Ber. d. R. 1898/1900, S. 5093).

²⁾ Gesetz, betr. die Kommanditgesellschaften auf Aktien und die Aktiengesellschaften vom 18. Juli 1884.

überlassen hätte. Denn dass die Finanzergebnisse nicht andauernd günstig sein würden, liess sich voraussehen.

Hinsichtlich der Abrechnung änderte sich die Sachlage mit dem Abschlusse des zweiten, heute geltenden Vertrags vom 21./9. Juli 1900. Inzwischen hatte die Ostafrika-Linie die nicht subventionierten Bombayfahrten Bombay—Ostafrika eingerichtet. Im Interesse der Übersicht über das subventionierte Unternehmen musste daher die Aufstellung einer Sonderrechnung nunmehr geboten erscheinen. Gleichzeitig mit der Verpflichtung hierzu legte man in dem neuen Vertrage ähnlich wie bei den Lloydverträgen einzelne Grundsätze fest, die bei Aufstellung der Sonderrechnung beobachtet werden sollten. So bestimmt der in Frage kommende Artikel 36, dass als Abschreibung einschliesslich etwaiger Überweisungen an ein Reparaturkonto oder einen Erneuerungsfonds nicht mehr als 7 v. H. des Anschaffungswertes der Schiffe und, soweit eine Selbstversicherung stattfindet,¹⁾ als Versicherungsprämie nicht mehr als 5 v. H. des Buchwerts der Schiffe in Rechnung gestellt werden dürfen. Ergibt sich hiernach ein Überschuss von mehr als 6 v. H. des Buchwerts der Schiffe, so kann der Reichskanzler von dem Unternehmer weitere oder erhöhte Leistungen zur Durchführung der in dem Vertrage verfolgten Ziele, namentlich durch Steigerung der Geschwindigkeit der Fahrten, verlangen, es sei denn, dass in den drei letzten Jahren der Überschuss durchschnittlich weniger als 6 v. H. des Buchwerts der Schiffe betragen hat. In letzterem Falle ist zunächst der Minderbetrag aus dem Überschusse des abgelaufenen Jahres zu decken.

Eine Kürzung der Reichsbeihilfe im Falle etwaiger Mehrgewinne tritt auch nach dem neuen Vertrage nur ein, wenn die Unternehmerin sich weigert, eine ihr nach den vorstehenden Grundsätzen vom Reichskanzler etwa auferlegte Mehrleistung auszuführen. Diese Massregel liess sich trotz des damals zehnjährigen Bestehens der Ostafrika-Linie noch durchaus rechtfertigen. Obgleich die Betriebsergebnisse, wie weiter unten gezeigt werden wird, in der abgelaufenen Vertragsperiode im

¹⁾ Erfolgt die Versicherung bei einer Versicherungsgesellschaft, so werden natürlich die tatsächlich gezahlten Prämien in Rechnung gestellt.

allgemeinen nicht als besonders ungünstig bezeichnet werden konnten, so hatte sich die Gesellschaft doch infolge anfänglicher grosser Verluste im Jahre 1895 genötigt gesehen, das Aktienkapital von 6 auf 5 Millionen Mark zusammenzulegen und somit 1 Million Mark Anlagekapital endgültig als verloren zu buchen.¹⁾ Im Hinblick auf diesen Verlust hätte es auch im Jahre 1900 noch eine gewisse Härte bedeutet, wenn die Reichsregierung einen etwaigen Mehrgewinn — der übrigens bei den in dem neuen Vertrage vorgesehenen erhöhten Anforderungen (Erneuerung des Schiffsmaterials usw.) kaum zu erwarten stand — teilweise von der Unternehmerin hätte einziehen wollen. Wenn ferner die Ostafrika-Linie zu etwaigen Mehrleistungen erst bei einem Gewinne von über 6 v. H. des Buchwerts der Reichspostdampfer (gegen 5 v. H. beim Norddeutschen Lloyd) verpflichtet ist, so steht sie dafür in diesem Punkte insofern ungünstiger, als sie in Höhe des gesamten Mehrgewinns (der Lloyd nur bis zur Hälfte desselben) zu Mehrleistungen herangezogen werden kann. Hierin ist auch ein gewisser Ausgleich gegen die vorher besprochene Vergünstigung zu erblicken. Ein weiterer Ausgleich besteht darin, dass die Ostafrika-Linie Überweisungen an den Reservefonds in der Sonderrechnung nicht in Ausgabe stellen darf. Dadurch erscheint, so oft Überweisungen an diesen Fonds gesetzlich notwendig sind, ein verhältnismässig grösserer Gewinn in der Sonderrechnung und es kann eher der Fall eintreten, dass die Unternehmerin zu erhöhten Leistungen herangezogen wird.

Die erörterten Abrechnungsbedingungen können in gleicher Weise und aus denselben Gesichtspunkten wie beim Norddeutschen Lloyd als zweckmässig angesehen werden.

Genaue Finanzergebnisse über das afrikanische Reichspostdampferunternehmen waren nur für die Zeit von der Einrichtung der subventionierten Fahrten bis zum Jahre 1898 erhältlich.²⁾ Sie sind in der folgenden Tabelle 3, S. 120, wiedergegeben. Danach hat sich das Unternehmen in der gedachten Zeit finanziell günstiger als das ostasiatisch-australische Schwesterunternehmen

¹⁾ Drucks. d. R. 1898/1900, S. 4302.

²⁾ Aktenstück Nr. 702 der Drucks. d. R. 1898/1900 (S. 4414).

Tabelle 3.

Jahr	Lfd. Betriebsausgaben (für Mannschafte-Johne, Bekleidung, Kohlen, Hafenumkosten, Reparaturen, Versicherungsprämie usw.)	General-un-kosten	Ab-schreibungen	Zu-sammen (Sp. 2—4)	Laufende Betriebsbein-nahmen (Peronen-gelder, Fracht- und sonstige Einnahmen)	Reichs-beihilfe	Summe der Einnahmen (Sp. 6+7)	Mithin betrug der		Ohne Reichsbeihilfe hätte der Verlust betragen (Unterschied zwischen Sp. 5 u. 6)
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.	Verlust	Gewinn	M.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1890/91	2 483 613	60 606	492 348	3 036 567	1 866 830	801 802	2 668 632	367 935	—	1 169 737
1892	2 689 092	55 718	903 430	3 648 240	1 906 300	900 000	2 806 300	841 940	—	1 741 940
1893	2 782 733	55 355	377 861	3 215 949	2 659 724	900 000	3 559 724	—	343 775	556 225
1894	3 083 154	63 691	777 286	3 924 131	2 971 820	900 000	3 871 820	52 311	—	952 311
1895	3 677 530	89 518	432 000	4 199 048	3 796 574	900 000	4 696 574	—	497 526	402 474
1896	4 391 035	98 253	522 427	5 011 715	4 622 707	900 000	5 522 707	—	510 992	389 008
1897	5 638 338	107 420	652 224	6 397 982	5 761 063	900 000	6 661 063	—	263 081	636 919
1898	6 122 094	118 676	712 672	6 953 442	6 203 382	900 000	7 103 382	—	149 940	750 060
Zus.	30 867 589	649 237	4 870 248	36 387 074	29 788 400	7 101 802	36 890 202	1 262 186	1 765 314	6 598 674
mithin Gesamtgewinn 503 128										
									— 1 262 186	

entwickelt. Nur die beiden ersten und das vierte Betriebsjahr weisen einen Verlust auf. Dieser ist allerdings so gross, dass sich bei Gegenüberstellung aller Gewinn- und Verlustbeträge für den achtjährigen Zeitraum ein Gesamtgewinn von nur 503 128 M. oder, für das Jahr berechnet, ein Gewinn von durchschnittlich 62 891 M. ergibt. Der Buchwert der Reichspostdampferflotte der Ostafrika-Linie ist nur für die Jahre 1891 und 1898 bekannt. Das Jahr 1891 kommt nicht in Frage, weil ein Betriebsgewinn in diesem Jahre garnicht erzielt ist. Im Jahre 1898 aber betrug der Gewinn nur $2\frac{1}{2}$ v. H. des Buchwerts der Dampfer.¹⁾

Die bereits erwähnte Zusammenlegung des Aktienkapitals in Verbindung mit dem verhältnismässig günstigen Betriebsergebnisse des Jahres 1895 ermöglichte es der Ostafrika-Linie, für das Jahr 1895 zum ersten Male eine Dividende und zwar von 6% zu verteilen. Im Jahre 1896 gelangten wiederum 6% und in den Jahren 1897 und 1898 je 3% zur Verteilung.²⁾ Im Laufe der ersten acht Betriebsjahre sind somit durchschnittlich jährlich $2\frac{1}{4}$ % Dividende von dem verminderten Aktienkapital als Betriebsgewinn verteilt worden. Dieses Ergebnis konnte umso weniger als glänzend bezeichnet werden, als andere Hamburger Reedereien in der Zeit, wo das Unternehmen der Deutschen Ostafrika-Linie 6% Dividende abwarf, infolge der günstigen Schifffahrtskonjunkturen 10 und mehr Prozent verteilen konnten.³⁾ Wie unentbehrlich aber die staatliche Beihilfe überhaupt war, erhellt aus Spalte 10 der Tabelle 3. Ohne die Subvention hätte der Verlust in dem achtjährigen Zeitraum bis 1898 nicht weniger als 6 598 674 oder durchschnittlich im Jahre 824 834 M. betragen.

Für die weiteren Jahre bis zur Gegenwart sind amtliche Betriebsberichte über das afrikanische Reichspostdampferunternehmen nicht an die Öffentlichkeit gelangt. Aus einem einzigen von der Ostafrika-Linie dem Verfasser zur Verfügung gestellten Jahresbericht (für 1905) und einzelnen in der Fachliteratur ent-

¹⁾ Der Buchwert belief sich Ende 1898 auf 5 985 000 M. (Aktenstück Nr. 702 a. a. O.).

²⁾ Drucks. d. R. 1898/1900, S. 4302.

³⁾ Kommissionsberichterstatte der Witt in der Reichstagssitzung vom 7. Mai 1900 (Sten. Ber. d. R. 1898/1900, Bd. 6, S. 5286).

haltenen Auszügen aus früheren Jahresberichten¹⁾ ist zu ersehen, dass die Gesellschaft besondere Zahlen über das subventionierte Unternehmen auch ihren Aktionären bisher niemals mitgeteilt hat. Es erübrigt daher nur, aus den veröffentlichten Dividendensätzen Schlüsse auf die weitere finanzielle Entwicklung des Unternehmens zu ziehen. Diese Schlüsse dürften im grossen ganzen zutreffend sein, weil die einzig nicht subventionierten Bombayfahrten einen immerhin nur wenig bedeutenden Teil des Betriebes der Ostafrika-Linie bilden. Ja es lässt sich sogar vermuten, dass gerade die Bombaylinie mit ihren hauptsächlich dem Frachtverkehr dienenden Fahrten und ihren dementsprechend geringeren Unkosten die Bilanzen der Ostafrika-Linie günstiger gestaltet hat, als dies mit dem reinen Reichspostdampferunternehmen der Fall gewesen wäre.

Die Ostafrika-Linie hat in der Folgezeit an Dividende gezahlt: 1899 6 %²⁾, 1900 8 %, 1901 2 %, 1902 2½ % und 1905 4 %. In den Jahren 1903 und 1904 ist überhaupt keine Dividende zur Verteilung gekommen.³⁾ Hieraus ergibt sich der mässige Durchschnittssatz von jährlich 3,2 %. Was die Sätze im einzelnen anbelangt, so müssen die der Jahre 1901 und 1902 ohne weiteres als äusserst gering, und der des Jahres 1905 muss auch noch als mässig bezeichnet werden. Aber selbst die Sätze der Jahre 1899 und 1900 können nicht als sonderlich hoch gelten, wenn man die allgemein günstigen Schifffahrtskonjunkturen dieser Jahre in Betracht zieht. Im Jahre 1900 haben alle Hamburger und Bremer Reedereien, die mit der Ostafrika-Linie dem Bruttoreumgehalt ihrer Schiffe nach mindestens auf gleicher Höhe standen, mehr als 8 % Dividende gezahlt, so der Norddeutsche Lloyd 8½, die Hamburg-Amerika-Linie, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft und die Deutsche Levante-Linie 10 %, die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft 12 %, die Deutsche Dampfschiffs-Gesellschaft „Hansa“ 14 und

¹⁾ z. B. im Archiv f. P. u. T. 1900, S. 503, 1901, S. 277, und 1902, S. 300.

²⁾ Jahrbuch der Reedereien und Schiffswerften für 1903, S. III 34 ff.

³⁾ „Die Entwicklung der deutschen Seeinteressen im letzten Jahrzehnt“ (1905), S. 93. Für 1905 entnommen dem Jahresberichte der Deutschen Ostafrika-Linie.

die Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“ sogar 15 ½¹⁾ Selbst kleinere Reedereien, wie die Dampfschiffs-Gesellschaft „Triton“ in Bremen, die Reederei „Visurgis“ ebenda, die Dampfschiffs-Reederei von 1889 in Hamburg und die Reederei „Neptun“ in Bremen haben im Jahre 1900 Dividenden von 8½ bis zu 12 ½ gezahlt. Ebenso ist das Ergebnis des Jahres 1899 (6 ½) im Vergleiche zu dem anderer Reedereien nicht sonderlich günstig. Alle oben genannten Schiffahrtsgesellschaften mit Ausnahme des „Triton“ haben in diesem Jahre 7 und mehr v. H. (bis zu 14 ½) Dividende verteilt.

Nach alledem gewinnt man den Eindruck, dass auch die Deutsche Ostafrika-Linie bisher nur mässige Gewinne aus dem Reichspostdampferunternehmen erzielt hat und dass sie ohne die Beihilfe des Reichs, die bis zum Jahre 1904 etwas über 14 Millionen Mark betragen hat, das Unternehmen überhaupt nicht hätte aufrecht erhalten können. Wenn sich die Ergebnisse in der noch bevorstehenden zehnjährigen Vertragsperiode vielleicht erheblich günstiger gestalten sollten, so bieten die Bedingungen des Vertrags eine ausreichende Handhabe, sie durch Forderung weiterer und erhöhter Leistungen auf ein richtiges Mass zurückzuführen. Gerade im Verkehr mit Afrika sind Mehrleistungen der Reichspostdampfer noch recht wünschenswert. Es sei nur an das Anlaufen der westlichen Schutzgebiete durch die Dampfer der Reichslinien gedacht, ein Ziel, das bisher noch stets hat zurückgestellt werden müssen.

¹⁾ Hinsichtlich der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft, der Woermann-Linie und Rickmers Reismühlen enthalten weder die vorstehend angeführten Quellen noch die Nauticusschriften Angaben über die in den Jahren 1900 und 1899 gezahlten Dividenden.

Schluss.

Wirft man noch einmal einen Blick über das behandelte Gebiet, so gelangt man zu dem Ergebnis, dass die Gewährung von Reichsbeihilfen für die Unterhaltung deutscher regelmässiger Dampferverbindungen nach Ostasien, Australien und Afrika durchaus im Bedürfnis lag und dass die bewilligten Aufwendungen keineswegs zu hoch bemessen sind. Die mit den subventionierten Dampferlinien erzielten wirtschaftlichen Erfolge aber haben den gehegten Erwartungen bisher in jeder Beziehung entsprochen. Der deutsche Handel und die deutsche Industrie sind durch die Linien wirksam gefördert worden, die angestrebte Befreiung des deutschen Überseehandels von ausländischer Vermittlung ist in weitgehendem Maße erreicht, der heimische Schiffbau hat einen bedeutsamen Antrieb sowie eine nicht unwesentliche Unterstützung erfahren und die Verbesserung der postalischen Verkehrsmittel nach den Bestimmungsländern der Reichslinien muss als sehr beachtenswert bezeichnet werden. Dabei ist eine Beeinträchtigung irgend eines anderen heimischen Wirtschaftszweiges, wie etwa der nicht subventionierten Reedereien, keineswegs zu beklagen. Erwähnt sei hier noch die volkswirtschaftlich nicht zu unterschätzende Vertragsbestimmung, dass der Kohlenbedarf für die Reichspostdampfer, soweit er in deutschen, niederländischen oder belgischen Häfen eingenommen wird, ausschliesslich durch deutsches Erzeugnis gedeckt werden darf, und dass in denselben Häfen der Proviant tunlichst aus deutschen Quellen bezogen werden muss. Gar nicht messbar sind schliesslich die ideellen Erfolge, die in Gestalt einer Hebung des Ansehens des deutschen Namens und einer Stärkung des Selbstbewusstseins der im Auslande lebenden Deutschen überall dort eintreten, wo sich die Reichsflagge am Heck stolzer Reichspostdampfer in fernen Gewässern zeigt.

Wie bescheiden dabei im Verhältnis zu den gleichartigen Ausgaben anderer europäischer Staaten die aufgewandten Mittel von jährlich 6 940 000 M. sind, geht am besten daraus hervor, dass Italien im Jahre 1904 ungefähr 15, England etwas über 20, Japan nahezu 23 und Frankreich sogar über 47 Millionen Mark an Seeschiffahrtssubventionen gezahlt hat.¹⁾

Inwieweit nach Ablauf der jetzt mit dem Norddeutschen Lloyd und der Deutschen Ostafrika-Linie bestehenden Verträge, d. i. nach den Jahren 1914 und 1916, die Reichsbeihilfen entbehrlich sein werden, lässt sich zurzeit noch nicht beurteilen. Dass man ihrer aber auch dann nicht ganz wird entraten können, darf schon heute mit ziemlicher Bestimmtheit behauptet werden. Solange andere europäische Staaten ihre Seeschiffahrt nach den fraglichen Ländergebieten ausgiebig subventionieren, wird auch Deutschland nicht umhin können, innerhalb gewisser Grenzen ein Gleiches zu tun. Überdies macht sich der Wettbewerb Japans und der Vereinigten Staaten von Amerika im fernen Osten immer mehr bemerkbar. Um ihm wirksam zu begegnen, wird sich zum mindesten auf der ostasiatischen und australischen Linie auch in späteren Jahren eine staatliche Dampfersubvention aller Wahrscheinlichkeit nach nicht entbehren lassen.

¹⁾ „Die Seeinteressen des Deutschen Reichs“ 1905, S. 100. Die deutschen Subventionen sind mit 7 959 500 M. angegeben, mithin sind auch die Vergütungen für einzelne kleine Dampferlinien, wie die der Jalutgesellschaft u. a. m., mit eingerechnet. Dass diese im Grunde zu den Dampfersubventionen garnicht zu zählen sind, ist bereits erwähnt.



Anlage 1.

**Gesetz, betreffend Postdampfschiffsverbindungen
mit überseeischen Ländern,**

vom 6. April 1885. (Reichs-Gesetzblatt S. 85/86.)

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden usw., verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrats und des Reichstags, was folgt:

§ 1.

Der Reichskanzler wird ermächtigt, die Einrichtung und Unterhaltung von regelmässigen Postdampfschiffsverbindungen zwischen Deutschland einerseits und Ostasien sowie Australien andererseits auf eine Dauer bis zu fünfzehn Jahren an geeignete deutsche Unternehmer auf dem Wege der engeren Submission einzeln oder zusammen zu übertragen und in den hierüber abzuschliessenden Verträgen Beihilfen bis zum Höchstbetrage von jährlich vier Millionen Mark aus Reichsmitteln zu bewilligen.

§ 2.

Der Reichskanzler wird ferner ermächtigt, zum Anschluss an die Hauptlinien (§ 1) die Einrichtung und Unterhaltung einer Zweiglinie von Triest über Brindisi nach Alexandrien auf eine Dauer bis zu fünfzehn Jahren an geeignete deutsche Unternehmer auf dem Wege der engeren Submission zu übertragen und in den hierüber abzuschliessenden Verträgen eine Beihilfe bis zum Höchstbetrage von jährlich vierhunderttausend Mark aus Reichsmitteln zu bewilligen.

§ 3.

Die im § 1 bezeichneten Verträge müssen die in der Anlage zusammengestellten Hauptbedingungen enthalten und bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung des Bundesrats.

Die Verträge sowie die auf Grund derselben geleisteten Zahlungen sind dem Reichstag bei Vorlage des nächsten Reichshaushalts-Etats mitzuteilen.

§ 4.

Die nach §§ 1 und 2 zahlbaren Beträge sind in den Reichshaushalts-Etat einzustellen.

Urkundlich usw.

Gegeben Berlin, den 6. April 1885.

(L. S.)

Wilhelm.

Fürst von Bismarck.

Anlage.

1. Die Fahrten müssen auf den Hauptlinien in Zeitabschnitten von längstens vier Wochen stattfinden.
2. Die in die Fahrt einzustellenden Dampfer dürfen in ihrer Konstruktion und Einrichtung, namentlich in bezug auf Personenbeförderung und Sicherheit, den auf denselben Linien laufenden Postdampfern anderer Nationen nicht nachstehen.

3. Die Fahrgeschwindigkeit ist auf mindestens $11\frac{1}{4}$ Knoten im Durchschnitt festzusetzen. Die Zeitdauer der Reise ist nach diesem Verhältnis mit entsprechendem Zuschlag für den Aufenthalt in den anzulaufenden Häfen in Stunden mit einem Abschlag von einem Knoten pro Stunde für die Fahrt gegen den Monsun zu berechnen.
4. Die Unternehmer der Hauptlinien (§ 1) sind verpflichtet, bei der Hin- und Rückfahrt einen belgischen oder holländischen Hafen anzulaufen.
5. In diese Linien einzustellende neue Dampfer müssen auf deutschen Werften gebaut sein.
6. Alle in die Fahrt einzustellenden Dampfer müssen vorher durch von der Regierung zu ernennende Sachverständige als den vorstehenden Anforderungen genügend anerkannt werden.
7. Für ungerechtfertigte Verzögerungen bei der Fahrtausführung werden entsprechende Abzüge von der Subventionssumme gemacht.
8. Die Dampfer führen die deutsche Postflagge und befördern die Post nebst den etwaigen Begleitern ohne besondere Bezahlung.
9. Die regelmässigen Fahrten müssen spätestens zwölf Monate nach Abschluss der Verträge beginnen.
10. Zur Sicherstellung der Erfüllung der Vertragsverbindlichkeiten ist, soweit erforderlich, den Unternehmern die Bestellung einer Kautions aufzuerlegen.
11. Erwachsen den Unternehmern aus dem Betriebe dauernd grössere Gewinne, so kann die Regierung den Unternehmern grössere Leistungen, z. B. in bezug auf schnellere oder vermehrte Fahrten usw., auferlegen oder die Subventionssumme entsprechend kürzen.

Anlage 2.

**Vertrag vom 3./4. Juli 1885 über die Einrichtung
und Unterhaltung deutscher Postdampfschiffsverbindungen
mit Ostasien und Australien.**

Zwischen dem Reichskanzler Fürsten von Bismarck, handelnd im Namen des Reichs, einerseits und dem „Norddeutschen Lloyd“ in Bremen, vertreten durch den Vorsitz des Verwaltungsrats, Konsul H. H. Meier, andererseits ist heute nachstehender Vertrag abgeschlossen worden.

Artikel 1.

Der „Norddeutsche Lloyd“ zu Bremen verpflichtet sich, die nachbezeichneten Postdampfschiffslinien einzurichten und während fünfzehn hintereinander folgender Jahre zu unterhalten:

A. für den Verkehr mit Ostasien

1. eine Linie von Bremerhaven nach China, und zwar über einen niederländischen oder belgischen Hafen, dessen Wahl der Genehmigung des Reichskanzlers unterliegt, Port-Said, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Hongkong und Schanghai;
2. eine Anschlusslinie von Hongkong über Yokohama, Hiogo, einen Hafen auf Korea, dessen Wahl der Genehmigung des Reichskanzlers unterliegt, Nagasaki zurück nach Hongkong;

B. für den Verkehr mit Australien

1. eine Linie von Bremerhaven nach dem Festlande von Australien, und zwar über einen niederländischen oder belgischen Hafen, dessen Wahl der Genehmigung des Reichskanzlers unterliegt, Port-Said, Suez, Aden, Tschagos-Inseln, Adelaide, Melbourne bis Sydney;
2. eine Anschlusslinie von Sydney über die Tonga-Inseln nach Apia (Samoa-Inseln) und zurück nach Sydney;

C. eine Zweiglinie von Triest über Brindisi nach Alexandrien.

Die Weiterführung der Linie B 1 von Sydney bis Brisbane bleibt dem „Norddeutschen Lloyd“ überlassen, welcher eintretendenfalls auch bezüglich dieser Strecke die im gegenwärtigen Verträge wegen Beförderung der Post übernommenen Verpflichtungen ohne besondere Vergütung zu erfüllen hat.

Artikel 2.

Auf den im Artikel 1 unter A und B genannten Postdampferlinien sind jährlich je 13 Fahrten in jeder Richtung in Zeitabständen von je vier Wochen, auf der Mittelmeerlinie (C) jährlich 26 Fahrten in jeder Richtung zum Anschluss an die Linien nach und von Ostasien und Australien auszuführen.

Der Unternehmer hat den Fahrplan aufzustellen und dem Reichskanzler zur Genehmigung (bzw. endgültigen Feststellung) zu unterbreiten

Der Reichskanzler ist berechtigt, zu jeder Zeit unter den im Artikel 25 (letzter Absatz) näher festgesetzten Bedingungen eine Änderung des bestehenden Fahrplans sowie das Anlaufen noch anderer,

als der im Artikel 1 benannten Häfen anzuordnen. Für diejenigen Fälle jedoch, in denen es sich um eine Änderung in der Fahrgeschwindigkeit oder in der Anzahl der Fahrten handelt, finden die Bestimmungen des Artikels 31 Anwendung.

Artikel 3.

Die Dampfer haben die Post an den fahrplanmässig hierzu zu bestimmenden Häfen aufzunehmen und abzuliefern.

.....

Artikel 4.

Die Fahrten sind

- auf der ostasiatischen Hauptlinie (A 1) mit einer Geschwindigkeit von mindestens 12 Knoten,
- auf der australischen Hauptlinie (B 1) und den beiden Anschlusslinien (A 2 und B 2) mit einer Geschwindigkeit von mindestens 11 $\frac{1}{2}$ Knoten,
- auf der Mittelmeerlinie mit einer Geschwindigkeit von mindestens 12 Knoten

auszuführen.

Die Post muss von Brindisi nach Alexandrien oder umgekehrt in 69 (neunundsechzig) Stunden befördert werden. Für die Beförderung der Post zwischen Alexandrien und Suez auf dem Eisenbahnwege wird die Reichs-Postverwaltung Sorge tragen.

.....

Artikel 5.

Andere als die fahrplanmässigen Häfen dürfen, vorbehaltlich besonderer Genehmigung des Reichskanzlers im Einzelfall, von den Dampfern nicht angelaufen werden. Sind letztere infolge schlechten Wetters oder eines anderen Umstandes, welcher bei Anwendung der gehörigen Sorgfalt nicht zu vermeiden war, gezwungen, dem Fahrplan zuwider einen Nothafen anzulaufen, so ist die gesetzlich vorgeschriebene Verklärung, falls sie im Auslande zu bewirken ist, wenn tunlich, vor dem deutschen Konsul abzulegen. Kann ein genügender Entschuldigungsgrund für das fahrplanwidrige Anlegen in glaubhafter Weise, insbesondere durch die abgelegte Verklärung und durch den Inhalt des Schiffsjournals nicht nachgewiesen werden, so ist für das erste Anlegen eine Strafe von 1000 (eintausend) Mark und für das zweite Anlegen auf derselben Fahrt eine solche von 2000 (zweitausend) Mark verwirkt; bei einer drittmaligen und jeder ferneren Zuwiderhandlung auf ein und derselben Fahrt liegt es in der Befugnis des Reichskanzlers, eine Strafe in Höhe von 2000 bis 5000 (fünftausend) Mark einschliesslich festzusetzen.

Die vorstehenden Bestimmungen finden sinngemässe Anwendung auf diejenigen Fälle, in welchen fahrplanmässige Häfen nicht angelaufen werden.

Artikel 6.

[Strafen für Verspätungen.]

Artikel 7.

Der Unternehmer hat zur Ausführung der im Artikel 2 bezeichneten Fahrten die erforderlichen Dampfer, und zwar mindestens

- a) für die ostasiatische und die australische Hauptlinie je fünf Dampfer;
 - b) für die ostasiatische und die australische Zweiglinie je einen Dampfer und ausserdem für beide Linien einen Reservedampfer, welchem auf Verlangen ein zweiter Reservedampfer hinzutreten wird;
 - c) für die Mittelmeerlinie zwei Dampfer
- auf seine Kosten einzustellen und zu unterhalten.

Von diesen Dampfern sind mindestens sechs neu zu erbauen, von denen drei in die ostasiatische und die australische Hauptlinie (A 1 und B 1), die drei übrigen in die ostasiatische und australische Anschlusslinie (A 2 und B 2) innerhalb achtzehn Monaten nach Vollziehung des Vertrages einzustellen sind.

Sämtliche in die Linien einzustellenden Dampfer dürfen in ihrer Konstruktion und Einrichtung, namentlich in bezug auf Sicherheit, Bequemlichkeit und Komfort für die Reisenden, sowie hinsichtlich der Verpflegung den auf denselben Linien laufenden Postdampfern anderer Nationen nicht nachstehen und müssen insbesondere den im folgenden Artikel angegebenen Anforderungen entsprechen.

Artikel 8.

Die Dampfer sollen, abgesehen von den für die Schiffsbesatzung und den zur Aufnahme der Post und deren etwaigen Begleiter bestimmten Räumlichkeiten, Einrichtungen zur Beförderung von Passagieren dreier verschiedener Klassen haben.

An Bord der von Deutschland nach Ostasien und Australien gehenden Dampfer soll sich auf der Hin- und Rückreise ein in Deutschland approbierter Arzt befinden.

Die Schiffe müssen durch Querschotte in so viel wasserdichte Abteilungen geteilt sein, dass durch das Vollaufen von zwei Abteilungen das Sinken des Schiffes nicht herbeigeführt wird. Die Querschotte sind dieser Bedingung entsprechend hoch genug zu führen; das Schott zur vordersten Abteilung des Schiffes darf keine Tür enthalten, die Türen in den übrigen Schotten müssen leicht und sichernd geschlossen werden können. Ferner sind Rettungsboote in einem der Gewohnheit entsprechenden Umfang und Schwimmgürtel in einer der Meistzahl an Passagieren und Mannschaften mindestens gleichen Stückzahl für jedes Schiff zu beschaffen.

Rücksichtlich der Zweiglinien bleibt dem Reichskanzler die Befugnis zur Ermässigung der in diesem Artikel gestellten Anforderungen vorbehalten.

Artikel 9.

Der Brutto-Raumgehalt der einzustellenden Dampfer soll wenigstens betragen:

3 000	Register-Tons für die Linien A 1 und B 1 des Artikels 1,	
1 500	„ „ „ Linie A 2	„ „ 1,
1 000	„ „ „ B 2	„ „ 1,
2 000	„ „ „ C (Mittelmeer)	„ „ 1.

Artikel 10.

In die Linien einzustellende neue Dampfer müssen auf deutschen Werften und tunlichst unter Verwendung deutschen Materials gebaut werden. Die Pläne für den Bau unterliegen der Genehmigung des Reichskanzlers. Die Schiffe sind zur höchsten Klasse beim Germanischen Lloyd zu klassifizieren.

Die an den Dampfern vorzunehmenden grösseren Instandsetzungen müssen, soweit tunlich, ebenfalls auf deutschen Werften zur Ausführung gelangen.

Der Kohlenbedarf für die in die Linien einzustellenden Dampfer ist, soweit die Einnahme desselben in deutschen Häfen oder in dem nach Artikel 1 anzulaufenden niederländischen oder belgischen Hafen erfolgt, ausschliesslich durch deutsches Produkt zu decken. Abweichungen hiervon sind nur mit Genehmigung des Reichskanzlers zulässig.

Artikel 11.

Alle in die Fahrt einzustellenden Dampfer müssen vorher durch Sachverständige, welche der Reichskanzler ernannt, geprüft und als den Anforderungen genügend anerkannt sein.

Der Reichskanzler ist berechtigt, diese Prüfung während der Vertragsdauer jederzeit wiederholen zu lassen und auf Grund des Ergebnisses der Prüfung ein Schiff für ungeeignet zu erklären.

.....

Artikel 12.

Im Falle ein auf den Vertragslinien verwendetes Schiff in Verlust gerät, hat der Unternehmer einen neuen Dampfer zu beschaffen und bis zu dessen Fertigstellung für den ungestörten Fortgang des Dienstes Sorge zu tragen.

.....
Zum Ersatz eines in Verlust geratenen Schiffes durch einen allen Bedingungen Genüge leistenden neuen Dampfer wird eine Frist von 18 Monaten gewährt. Erfolgt der Ersatz in dieser Zeit nicht, so hat der Unternehmer eine Strafe von 400 (vierhundert) Mark für jeden Tag der verspäteten Einstellung des Schiffes zu zahlen.

Artikel 13.

Die Dampfer führen die deutsche Postflagge nach Massgabe der über die Führung derselben durch derartige Schiffe bestehenden Allerhöchsten Bestimmungen und befördern die Post nebst den etwaigen Begleitern ohne besondere Bezahlung. Letztere sind auch unentgeltlich zu verpflegen, und zwar Beamte wie Reisende I. Klasse und Unterbeamte wie Reisende II. Klasse. Jedem Postbegleiter ist eine besondere Kabine mit angemessener Ausstattung zur Benutzung zu überweisen.

Unter Post sind alle Briefbeutel, Zeitungssäcke, Wertsendungen und Postpakete zu verstehen, welche den Dampfern von der deutschen Reichspostverwaltung oder von den in Betracht kommenden ausländischen Postverwaltungen zur Beförderung übergeben werden.

Alle aus dem Postbeförderungsdienste herrührenden Einnahmen bezieht das Reich.

Werden die Dampfer von Postbeamten nicht begleitet, so ist die Post seitens des Schiffsführers am Anfangspunkte der Fahrt und an den Unterwegsorten gegen Quittung zu übernehmen und in einem eigens zu diesem Zweck hergerichteten, gegen Nässe, Feuergefahr und sonstige Beschädigung geschützten und gehörig gesicherten Raume während der Fahrt unter Verschluss aufzubewahren. Ingleichen hat der Schiffsführer in dem bezeichneten Falle die Verpflichtung, die übernommenen Postsachen an den betreffenden Unterwegsorten bzw. am Endpunkte der Fahrt an die zur Empfangnahme derselben berechtigten Personen abzuliefern.

.....
Die Einschiffung und Landung der Post hat in allen Häfen auf Gefahr und Kosten des Unternehmers zu erfolgen.

.....

Artikel 14.

[Verbot der Beförderung postzwangspflichtiger Gegenstände.]

Artikel 15.

[Weiterbeförderung der Post bei Schiffsunfällen.]

Artikel 16.

Der Unternehmer haftet dem Reich für den Schaden, welcher durch Verlust, Beschädigung oder verzögerte Beförderung von Post-

sachen in der Zeit zwischen der Einladung und der Ausladung entsteht, in demselben Umfange, in welchem die Reichspostverwaltung durch Gesetze oder Verträge den Absendern von Postsendungen gegenüber zum Schadenersatz verpflichtet ist. Die Haftverbindlichkeit beschränkenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs finden hierbei keine Anwendung.

.....

Artikel 17.

Dem Unternehmer wird die Einnahme an Fracht- und Ueberfahrts-geldern überlassen. Die Festsetzung der Tarife erfolgt im Einvernehmen mit dem Reichskanzler.

.....

Artikel 18.

Der Tarif für die Güterbeförderung von und nach Hamburg soll mit demjenigen von und nach Bremen völlig gleichgehalten werden. Demgemäss hat der „Norddeutsche Lloyd“ die Beförderung der von und nach Hamburg aufgegebenen Güter zwischen Hamburg und Bremerhaven auf dem Wasserwege kostenfrei zu bewirken und für diese Beförderung alle erforderlichen Einrichtungen zu treffen, damit im Versand der von und nach Hamburg zu überführenden Transporte keine Verzögerung oder Benachteiligung gegenüber den in Bremen direkt aufgegebenen vorkomme.

Der „Norddeutsche Lloyd“ verpflichtet sich, an denjenigen Orten, welche der Reichskanzler bezeichnen wird, Agenturen zu errichten und zu unterhalten, welche als Sammelstellen für die zur Beförderung mit den Postdampferlinien aufgegebenen Waren bestimmt sind.

.....

Artikel 19.

Die von dem „Norddeutschen Lloyd“ für den Betrieb der Postdampferlinien angestellten Personen, einschliesslich der in ausländischen Plätzen bestellten Agenten sollen, soweit durch besondere Verhältnisse nicht Ausnahmen geboten sind, deutsche Reichsangehörige sein.

.....

Artikel 20.

Unternehmer verpflichtet sich

- a) die im Dienste des Reichs oder eines Bundestaates reisenden Beamten,
 - b) die Ablösungsmannschaften der Kaiserlichen Marine, ferner solche Angehörige der Kaiserlichen Marine, welche wegen Krankheit oder wegen Dienstvergehen oder strafbarer Handlung nach Deutschland zurückgesandt werden,
 - c) Waffen, Munition, Ausrüstungsgegenstände und Proviant der Kaiserlichen Marine
- gegen um 20 Prozent unter den Tarif ermässigte Sätze zu befördern. Jedoch darf die Zahl der unter b erwähnten Mannschaften auf demselben Schiff ohne Zustimmung des Unternehmers nicht über 65 (fünf- undsechzig) hinausgehen.

Im Falle einer Mobilmachung der Marine steht es dem Reichskanzler frei, die auf den Linien verwendeten Dampfer gegen Erstattung des vollen Wertes anzukaufen oder gegen Vergütung sonst in Anspruch zu nehmen. Die Ermittlung des Wertes, bezw. die Feststellung der Vergütung erfolgt in Gemässheit der Bestimmungen im § 24 (bzw. § 23) des Gesetzes über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873.

Ein Verkauf oder eine mietsweise Überlassung der Dampfer an eine fremde Macht darf ohne Genehmigung des Reichskanzlers nicht stattfinden.

Artikel 21.

Der Unternehmer ist verpflichtet, Personen, welche zum Zweck der Strafverfolgung oder Strafvollstreckung einer deutschen Behörde, oder deutscherseits einer fremden Behörde überliefert werden sollen, unter nachfolgenden Bedingungen zu befördern.

.....

Artikel 22.

Auf jedem Dampfer wird ein Beschwerdebuch ausgelegt.

.....

Artikel 23.

Der Reichskanzler behält sich vor, jederzeit — in Kurshäfen oder unterwegs — den Zustand des Dienstes durch einen Kommissar prüfen zu lassen.

.....

Artikel 24.

Die regelmässigen Fahrten müssen spätestens innerhalb zwölf Monaten nach Vollziehung dieses Vertrages beginnen. Geschieht solches nicht, so hat der Unternehmer für jeden Tag der Verspätung eine Strafe von 400 (vierhundert) Mark zu zahlen.

Artikel 25.

Für die Erfüllung der in diesem Verträge übernommenen Verbindlichkeiten empfängt der Unternehmer vom Tage der Eröffnung der regelmässigen Fahrten ab aus der Reichskasse eine Vergütung von jährlich 4 400 000 Mark (vier Millionen vierhunderttausend Mark), — und zwar 4 000 000 Mark für die im Artikel 1 unter A und B aufgeführten Linien und 400 000 Mark für die Mittelmeerlinie — zahlbar in monatlichen Teilbeträgen am letzten Tage jedes Monats.

Diese Vergütung wird insoweit gekürzt, als die vertragsmässig bedingenen Fahrten nicht zur Ausführung gekommen sind. Die Kürzung erfolgt, — sei es, dass eine Fahrt ganz oder teilweise ausgefallen ist — in der Weise, dass für jede gegenüber dem Fahrplan zu wenig zurückgelegte Seemeile bezüglich der im Artikel 1 unter A und B aufgeführten Linien der Betrag von 5,60 Mark (fünf Mark 60 Pf.) und bezüglich der Mittelmeerlinie der Betrag von 6,34 Mark (sechs Mark 34 Pf.) von den nächstfälligen Monatsraten zur Reichskasse einbehalten wird.

.....

Artikel 26.

[Abrechnung zwischen Reich und Unternehmer — s. Kapitel VII].

Dem Reichskanzler steht es jederzeit frei, von den Geschäftsbüchern des Unternehmers Einsicht zu nehmen.

Artikel 27.

Zur Sicherstellung der Erfüllung der aus dem gegenwärtigen Verträge sich ergebenden Verbindlichkeiten bestellt der Unternehmer dem Reich eine Kautions von 500 000 Mark (fünfhunderttausend Mark) durch Verpfändung von Schuldverschreibungen des Reichs oder eines Bundesstaates.

Artikel 28.

Der Unternehmer darf ohne schriftliche Genehmigung des Reichskanzlers das Unternehmen weder an andere überlassen, noch ganz oder teilweise in Aftpacht geben. Geschieht solches dennoch, so ist der Reichskanzler — unbeschadet der von ihm etwa zu erhebenden Schadenersatzansprüche — berechtigt, sofort ohne jede Entschädigung des Unternehmers von dem Verträge zurückzutreten.

Artikel 29.

Der gegenwärtige Vertrag erstreckt sich auf fünfzehn hintereinander folgende Jahre vom Tage des Antritts der ersten Fahrt von Bremerhaven ab.

Artikel 30.

Sofern sich der Unternehmer Vertragswidrigkeiten irgendeiner der in den Artikeln 5 und 6 bezeichneten Arten auf einer Linie in einem Jahre bei mehr als der Hälfte der fahrplanmässigen Fahrten hat zuschulden kommen lassen oder sobald auf einer Linie mehr als drei fahrplanmässige Fahrten hintereinander ausgefallen sind und dieses Ausfallen nicht durch Krieg oder höhere Gewalt, oder einen ungeachtet der Anwendung gehöriger Sorgfalt unvermeidlich gewesenen Unfall verursacht ist, steht dem Reichskanzler das Recht zu, entweder den Betrieb mit den in die Linien eingestellten Schiffen für Rechnung und auf Gefahr des Unternehmers zu übernehmen oder aber ohne jede weitere Entschädigung des Unternehmers als für die ausgeführten Fahrten von dem gegenwärtigen Verträge zurückzutreten.

Artikel 31.

Erachtet der Reichskanzler eine Änderung in der Fahrgeschwindigkeit oder in der Zahl der Fahrten der Dampfer für notwendig, so ist der Unternehmer verpflichtet, die entsprechenden Einrichtungen gegen angemessene Vergütung zu treffen.

Kann in diesem, sowie in dem im Artikel 26 Absatz 3 vorgesehenen Falle eine Einigung zwischen den Kontrahenten über die Höhe der für die anderweit auszuführenden Leistungen zu zahlende Vergütung nicht erzielt werden, so soll hierüber ein Schiedsgericht endgültig entscheiden. Letzteres soll eintretendenfalls in der Weise gebildet werden, dass jede Partei zwei Schiedsrichter bestellt und von sämtlichen Schiedsrichtern ein Obmann gewählt wird. Können die Schiedsrichter sich über die Person des Obmanns nicht einigen, so wird derselbe von dem Präsidenten des hanseatischen Oberlandesgerichts ernannt.

Artikel 33.

Streitigkeiten, welche aus dem gegenwärtigen Verträge entspringen, sind von den vertragschliessenden Teilen einem Schiedsgericht zur Entscheidung zu unterbreiten, welches in der im Artikel 31 angegebenen Weise zu bilden ist.

Anlage 3.

Auszug aus dem Nachtragsvertrage vom 15./10. Mai 1893.

Zwischen dem Reichskanzler usw. sind heute nachstehende Änderungen des Postdampfschiffsvertrags vom 3./4. Juli 1885 vereinbart worden.

Zu Artikel 1.

An Stelle der daselbst aufgeführten Postdampferlinien hat der „Norddeutsche Lloyd“ vom 10. April 1893 ab auf die Dauer des Hauptvertrages folgende Postdampferlinien zu unterhalten:

A. für den Verkehr mit Ostasien:

1. eine Linie zwischen Bremerhaven und China, und zwar über einen niederländischen oder belgischen Hafen, dessen Wahl der Genehmigung des Reichskanzlers unterliegt, Genua, Neapel, Port-Said, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Hongkong nach Schanghai und zurück;
2. eine Anschlusslinie zwischen Hongkong und Japan, und zwar über Yokohama, Hiogo, Nagasaki und zurück nach Hongkong;
3. eine Anschlusslinie zwischen Singapore und dem deutschen Neu-Guinea-Schutzgebiet, und zwar über Batavia, sonstige Häfen des Sunda-Archipels, deren Wahl der Genehmigung des Reichskanzlers unterliegt, Friedrich-Wilhelmshafen, Stephansort, Finschhafen (bzw. Langemak-Bucht), Herbertshöhe, Stephansort, Friedrich-Wilhelmshafen, Häfen des Sunda-Archipels, deren Wahl der Genehmigung des Reichskanzlers unterliegt, zurück nach Singapore.

B. Für den Verkehr mit Australien:

eine Linie zwischen Bremerhaven und dem Festlande von Australien, und zwar über einen niederländischen oder belgischen Hafen, dessen Wahl der Genehmigung des Reichskanzlers unterliegt, Genua, Neapel, Port-Said, Suez, Aden, Colombo, Adelaide, Melbourne nach Sydney und zurück.

Zu Artikel 2.

Der erste Absatz erhält folgende Fassung:

Auf den unter A 1 und 2 sowie B genannten Postdampferlinien sind die Fahrten in Zeitabständen von je vier Wochen in jeder Richtung, auf der Neu-Guinea-Linie (A 3) dagegen in Zeitabständen von je acht Wochen in jeder Richtung auszuführen.

Zu Artikel 4.

An Stelle des bisherigen Textes tritt der folgende:

Die Fahrten sind auszuführen:

auf der ostasiatischen Hauptlinie (A 1) mit einer Geschwindigkeit von mindestens 12,6 Knoten auf der Strecke zwischen Neapel und Colombo und von mindestens 12 Knoten auf den übrigen Strecken; auf der australischen Hauptlinie (B) mit einer Geschwindigkeit von mindestens 12,2 Knoten auf der Strecke zwischen Neapel und Colombo und von

mindestens 11,5 Knoten auf den übrigen Strecken; auf der Anschlusslinie nach Japan (A 2) mit einer Geschwindigkeit von mindestens 11,5 Knoten und auf der Anschlusslinie nach Neu-Guinea (A 3) mit einer Geschwindigkeit von mindestens 9 Knoten.

Bei Fahrten gegen den Monsun ist ein Abschlag von 1 Knoten für die Stunde gestattet.

Neu erbaute Schiffe, welche nach dem 1. April 1893 in die Hauptlinie (A 1 und B) eingestellt werden, müssen die Fahrten auf den Strecken zwischen Suez einerseits und Schanghai bzw. Sydney andererseits mit einer Geschwindigkeit von wenigstens 13,5 Knoten ausführen.

Zu Artikel 9.

Dieser Artikel erhält folgende Fassung:

Der Bruttoreumgehalt der zur dauernden Verwendung auf den Linien bestimmten Dampfer soll wenigstens betragen:

4500 Registertonnen für die ostasiatische Hauptlinie (A 1),
3000 Registertonnen für die australische Hauptlinie (B),
1500 Registertonnen für die beiden ostasiatischen Anschlusslinien.

Zu Artikel 25.

A. Die Bestimmungen im ersten und zweiten Absatz werden durch die folgenden ersetzt:

Für die Erfüllung der übernommenen Verbindlichkeiten empfängt der „Norddeutsche Lloyd“ vom 10. April 1893 ab aus der Reichskasse eine Vergütung von jährlich 4 090 000 M., zahlbar in monatlichen Teilbeträgen am letzten Tage jedes Monats.

[Etwaige Kürzungen: 5,55 M. für jede Seemeile.]

Anlage 4.

**Auszug aus dem Vertrage vom 30. Oktober
12. September 1898 über die
Unterhaltung deutscher Postdampfschiffsverbindungen mit
Ostasien und Australien.**

Zwischen dem Reichskanzler usw. ist heute nachstehender Vertrag abgeschlossen worden.

Artikel 1.

Der Norddeutsche Lloyd in Bremen verpflichtet sich, in Fortsetzung und Erweiterung der bisher auf Grund des Vertrages vom 3./4. Juli 1885 nebst Nachtrag vom 15./10. Mai 1893 unterhaltenen Postdampfschiffsverbindungen mit Ostasien und Australien die nachbezeichneten Postdampfschiffslinien während des im Artikel 39 näher bestimmten fünfzehnjährigen Zeitraums zu unterhalten:

A. Für den Verkehr mit Ostasien:

1. eine Hauptlinie von Bremerhaven oder Hamburg nach China, und zwar über einen niederländischen oder belgischen Hafen, Genua, Neapel, Port-Said, Suez, Aden, Colombo, Singapore Hongkong nach Schanghai und zurück über dieselben Häfen!
2. eine Hauptlinie von Bremerhaven oder Hamburg nach Japan, und zwar über einen niederländischen oder belgischen Hafen, Genua, Neapel, Port-Said, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Hongkong nach Yokohama und zurück über Hiogo, Nagasaki, Hongkong und die übrigen auf der Hinfahrt angelaufenen Häfen;
3. eine Anschlusslinie an die Linie zu 2 von Hongkong nach Schanghai und zurück;
4. eine Anschlusslinie von Singapore nach dem deutschen Neu-Guinea-Schutzgebiet und zurück, und zwar über Batavia, sonstige Häfen des Sunda-Archipels, Berlinhafen, Friedrich-Wilhelmshafen, Stephansort, Finschhafen bzw. Langemak-Bucht, Herbertshöh und Matupi, Stephansort, Friedrich-Wilhelmshafen, Berlinhafen und Häfen des Sunda-Archipels.

B. Für den Verkehr mit Australien:

eine Hauptlinie von Bremerhaven nach dem Festlande von Australien, und zwar über einen niederländischen oder belgischen Hafen, Genua, Neapel, Port-Said, Suez, Aden, Colombo, Adelaide, Melbourne nach Sydney und zurück über dieselben Häfen.

Der Ausgangspunkt der Linien A 1 und 2 wird durch den Fahrplan in der Weise festgesetzt, dass die Dampfer abwechselnd von Bremerhaven und von Hamburg abfahren. Die Bestimmung des niederländischen und des belgischen Anlaufhafens, sowie der anzulaufenden Häfen des Sunda-Archipels erfolgt durch den Reichskanzler.

Der Unternehmer ist verpflichtet, auf Verlangen und nach Bestimmung des Reichskanzlers ohne besondere Entschädigung die Dampfer

der Hauptlinien (A 1, 2 und B) einen niederländischen und einen belgischen Hafen anlaufen zu lassen.

Der Unternehmer ist ferner verpflichtet, auf Verlangen des Reichskanzlers gegen eine nach den Grundsätzen des Artikels 35, letzter Absatz, zu berechnende Entschädigung die Fahrten der chinesischen Anschlusslinie (A 3) über den Endpunkt bis nach Kiautschou auszudehnen.

Auf Grund besonderer Vereinbarung können die Linien A 1 und 2 unter Wegfall der Linie A 3 über Schanghai nach Japan geleitet werden.

Artikel 2.

Auf den unter A 1, 2 und 3 sowie B genannten Linien sind die Fahrten in Zeitabständen von je vier Wochen in jeder Richtung, auf der Neu-Guinea-Linie (A 4) in Zeitabständen von je acht Wochen in jeder Richtung auszuführen.

Auf den Linien A 1, 2 und 3 sind die Fahrten so zu legen, dass durch sie eine regelmässige Verbindung mit China (Schanghai) in vierzehntägigen Zwischenräumen hergestellt wird.

Artikel 4.

Die Geschwindigkeit der Fahrten muss im Durchschnitt mindestens betragen:

	Für ältere Schiffe	Für die nach dem 1. April 1893 u. vor dem 1. April 1899 gebauten und ein- gestellten Schiffe	Für neu- erbaute, nach dem 1. April 1899 einges- tellte Schiffe
	Knoten		
a) auf der chinesischen und der japanischen Hauptlinie (A 1 und 2)			
zwischen dem Abgangshafen und dem europäischen Posthafen	12	12	12
zwischen dem europäischen Posthafen und dem ostasiatischen Endpunkte	13	13,5	14
b) auf der chinesischen Anschlusslinie (A 3)	12,6	12,6	12,6
c) auf der Anschlusslinie nach Neu-Guinea (A 4)	9	9	9
d) auf der australischen Linie (B)			
zwischen dem Abgangshafen und dem europäischen Posthafen, sowie zwischen dem letzten australischen Posthafen und dem australischen Endpunkte	12	12	12
zwischen dem europäischen und dem letzten australischen Posthafen .	12,2	13,5	13,5

Bei Fahrten gegen den Monsun ist ein Abschlag von einem Knoten für die Stunde gestattet; für die Durchfahrt durch den Suezkanal wird eine den Verhältnissen entsprechende Zeit eingesetzt.

Artikel 5.

Der Unternehmer ist verpflichtet, auf Verlangen des Reichskanzlers innerhalb der Vertragsdauer auf den Hauptlinien für neu zu erbauende Schiffe eine Erhöhung der im Artikel 4 angegebenen Fahrgeschwindigkeit eintreten zu lassen, soweit auf einer ausländischen Konkurrenz-Postlinie eine Steigerung der vertragsmässigen Fahrgeschwindigkeit erfolgt. Diese Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit hat ohne besondere Gegenleistung des Reichs zu erfolgen, soweit der Unternehmer der ausländischen Postlinie die für seine Dampfer vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit ohne Erhöhung der vertragsmässigen Gegenleistung steigert.

Artikel 6.

Auf Verlangen des Reichskanzlers müssen die für die chinesische und die japanische Hauptlinie neu zu erbauenden Schiffe mit solcher Maschinenkraft ausgestattet werden, dass sie imstande sind, in voll beladenem Zustand und bei einem Tiefgang von 7,6 m eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 Knoten zu entwickeln.

Artikel 10.

Der Unternehmer hat zur Ausführung der im Artikel 1 bezeichneten Fahrten Dampfer in einer den Anforderungen des Reichskanzlers genügenden Zahl einzustellen und zu unterhalten.

Von diesen Dampfern sind neu zu erbauen und in die chinesische oder japanische Hauptlinie spätestens einzustellen:

1	Dampfer am 1. Oktober 1899,
1	" " 1. Januar 1900,
1	" " 1. September 1900,
1	" " 1. November 1900.

Die in die Fahrt eingestellten Dampfer dürfen ohne Genehmigung des Reichskanzlers zu Fahrten auf anderen als den im Vertrage bezeichneten Linien nicht verwendet werden.

Artikel 11.

Der Bruttoreaumgehalt der neu einzustellenden Dampfer, soweit sie zur dauernden Verwendung auf den Linien bestimmt sind, soll wenigstens betragen:

- 6000 Registertons für die chinesische und die japanische Hauptlinie,
- 5300 Registertons für die australische Hauptlinie,
- 2200 Registertons für die Anschlusslinien.

Artikel 13.

In die Linien einzustellende neue Dampfer müssen auf deutschen Werften und tunlichst unter Verwendung deutschen Materials gebaut werden. Hinsichtlich des Baues und der Verwendbarkeit im Kriege müssen sie den dem Unternehmer im einzelnen bekannt gegebenen Anforderungen der Reichs-Marineverwaltung entsprechen, welche auch bei Umbauten, soweit möglich, zu berücksichtigen sind.

Artikel 14.

[Kohlenbedarf in deutschen, niederländischen und belgischen Häfen durch deutsches Erzeugnis zu decken.] In denselben Häfen ist der Proviant tunlichst aus deutschen Quellen zu beziehen.

Artikel 26.

Der Reichskanzler ist befugt, landwirtschaftliche Erzeugnisse, die mit denen der deutschen Landwirtschaft konkurrieren, von der Einfuhr durch die Reichspostdampfer nach deutschen, niederländischen und belgischen Häfen auszuschliessen. [Strafen für Zuwiderhandlungen.]

Artikel 27.

Wo deutsche oder für Deutschland bestimmte Güter neben ausländischen oder für das Ausland bestimmten Gütern zur Versendung gelangen, haben bei gleichzeitiger Anmeldung die ersteren den Vorzug in der Beförderung.

Artikel 31.

Die zur Deckmannschaft und zum Maschinenpersonale gehörige Besatzung der Dampfer, soweit sie im Inland angemustert ist und nicht aus Minderjährigen besteht, muss aus Angehörigen des Beurlaubtenstandes der Kaiserlichen Marine oder aus solchen Personen bestehen, die sich schriftlich verpflichten, als Kriegsfreiwillige in den Dienst der Marine überzutreten, wenn der Dampfer bei einer teilweisen oder vollständigen Mobilmachung von der Marine gekauft, gemietet oder requiriert wird.

Farbige Mannschaften dürfen auf der australischen Hauptlinie überhaupt nicht, auf der chinesischen und der japanischen Hauptlinie aber nur für den Dienst in den Maschinen- und Kesselräumen insoweit verwendet werden, als die Verwendung europäischer Mannschaften aus gesundheitlichen Rücksichten untunlich ist.

Artikel 34.

Die regelmässigen Fahrten auf der neu einzurichtenden japanischen Hauptlinie müssen spätestens im Laufe des April 1899 beginnen. Geschieht solches nicht, so hat der Unternehmer für jeden Tag der Verspätung eine Strafe von 400 (vierhundert) Mark zu zahlen.

Artikel 35.

Für die Erfüllung der übernommenen Verbindlichkeiten empfängt der Unternehmer vom 1. April 1899 ab aus der Reichskasse eine Vergütung von jährlich 5 590 000 (fünf Millionen fünfhundert und neunzigtausend) Mark, zahlbar in monatlichen Teilbeträgen am letzten Tage jedes Monats.

[Etwaige Kürzungen: 5,40 M. für jede Seemeile.]

Artikel 36.

Der Unternehmer hat über die Schiffe, welche auf den nach diesem Verträge zu unterhaltenden Linien verwendet werden, gemäss den bisher bei ihm üblich gewesenen Grundsätzen eine Sonderrechnung zu führen. In dieser sind den Einnahmen (Einnahmen aus dem Personen- und Frachtverkehr, etwaige Vergütungen für das Anlaufen fremder Häfen und Reichsbeihilfe) folgende Ausgabebeträge gegenüberzustellen:

1. die laufenden Betriebs- und Unterhaltungskosten,
2. 1 Prozent vom Buchwerte der Schiffe als Generalunkosten,
3. 4 Prozent Versicherungsprämie vom Buchwerte der Schiffe,
4. 5 Prozent Abschreibung vom Anschaffungswerte der Schiffe und 20 Prozent Abschreibung vom Anschaffungswerte der Ausrüstung der Schiffe,
5. 5 Prozent von dem nach Vornahme der Abschreibungen (4) verbleibenden Überschusse für den gesetzlichen Reservefonds des

Unternehmers, solange dieser Fonds die gesetzlich vorgeschriebene Höhe nicht erreicht hat.

6. $1\frac{1}{2}$ Prozent vom Anschaffungswerte der Schiffe für den Erneuerungsfonds des Unternehmers.

Ergibt sich hiernach ein Überschuss, so verbleibt derselbe bis zur Höhe von 5 Prozent des Buchwerts der Schiffe dem Unternehmer. An einem etwaigen Mehrbetrage des Überschusses nimmt das Reich zur Hälfte teil, insoweit nicht in den beiden vorausgegangenen Jahren der dem Unternehmer verbliebene Überschuss weniger als jährlich 5 Prozent vom Buchwerte der Schiffe betragen hat. In letzterem Falle ist zunächst der Minderbetrag aus dem Überschusse des abgelaufenen Jahres zu decken. Der Gewinnanteil des Reichs ist, sofern der Reichskanzler nichts anderes bestimmt, am Schlusse jedes Jahres an die Reichskasse abzuführen.

Bis zur Höhe des dem Reich im Durchschnitt der letzten drei Jahre zugeflossenen Gewinnanteils kann der Reichskanzler für die Zukunft weitere oder erhöhte Leistungen zur Durchführung der in diesem Verträge verfolgten Zwecke vom Unternehmer verlangen.

Dem Reichskanzler steht es jederzeit frei, von den Geschäftsbüchern des Unternehmers Einsicht zu nehmen.

Artikel 39.

Dieser Vertrag erstreckt sich vom 1. April 1899 ab auf fünfzehn Jahre und tritt zu diesem Zeitpunkt an die Stelle des unterm 3./4. Juli 1885 abgeschlossenen Vertrags und des dazu gehörigen Nachtrags vom 15/10. Mai 1893.

Die Verpflichtungen des Unternehmers aus diesem Verträge sind jedoch erst dann beendetigt, wenn die Aus- und die Rückreise des letzten bis zum Schlusse des Monats März 1914 aus einem der deutschen Abgangshäfen abgelassenen Dampfers, sowie die zugehörigen Fahrten auf den Anschlusslinien ausgeführt sind.

Über die etwaige Fortsetzung des Vertrags über den Zeitraum von fünfzehn Jahren hinaus wird eintretendenfalls eine besondere Verständigung mit dem Unternehmer stattfinden.

Anlage 5.

**Auszug aus dem Vertrage vom 9./5. Mai 1890
über die Einrichtung und den Betrieb einer regelmässigen
deutschen Postdampferverbindung mit Ostafrika.**

Zwischen dem Reichskanzler, General der Infanterie von Caprivi, handelnd im Namen des Reichs, einerseits, und der Aktien-Gesellschaft „Deutsche Ostafrika-Linie“ zu Hamburg andererseits, ist heute nachstehender Vertrag abgeschlossen worden:

Artikel 1.

Die Gesellschaft als Unternehmer verpflichtet sich, die nachstehend aufgeführten Dampferlinien einzurichten und während zehn hintereinander folgender Jahre zu unterhalten.

- A. Eine Hauptlinie zwischen Hamburg und Delagoabay, mit Anlegen in einem niederländischen oder belgischen Hafen, dessen Wahl der Genehmigung des Reichskanzlers unterliegt, ferner in Lissabon, Neapel, Port-Said, Aden, Zanzibar, Daressalam — oder an einem anderen vom Reichskanzler zu bestimmenden, innerhalb der deutsch-ostafrikanischen Interessensphäre belegenen Küstenplatz — und in Mozambique.
- B. Eine Küstenlinie zwischen Zanzibar und Lamu über Bagamoyo, Saadani, Pangani, Tanga oder Daressalam, Pemba und Mombassa.
- C. Eine Küstenlinie zwischen Zanzibar und Inhambane über Kilwa, Lindi, Ibo, Quelimane und Chiloane.

Artikel 2.

Auf den Linien A und C sind jährlich 13 Fahrten in jeder Richtung in Zeitabständen von je 4 Wochen, auf der Linie B jährlich wenigstens 26 Fahrten in Zeitabständen von je 14 Tagen auszuführen.

Für die Fahrten auf der Hauptlinie soll eine Fahrgeschwindigkeit von durchschnittlich mindestens 10 $\frac{1}{2}$ Seemeilen in der Stunde eingehalten werden. Die Zeitdauer der Reise auf jeder Linie wird nach diesem Verhältnis mit entsprechendem Zuschlag in Stunden für den Aufenthalt an den Anlaufplätzen und mit einem Abschlag von einer Seemeile für die Stunde bei der Fahrt gegen den Monsun berechnet.

Die Fahrgeschwindigkeit auf den Küstenlinien ist in einem angemessenen Verhältnis zu derjenigen der Dampfer der Hauptlinie derart zu gestalten, dass unter allen Umständen die Anschlüsse an die Hauptlinie gewahrt sind.

Artikel 6.

Zur Ausführung der Fahrten auf der Hauptlinie sind mindestens vier neue Dampfer, mit einem Raumgehalt von nicht unter 2200 Registertons brutto ein jeder, und für die Fahrten auf den beiden Küstenlinien mindestens zwei neue Dampfer mit einem Raumgehalt von je wenigstens 500 Registertons brutto einzustellen.

Artikel 8.

[Neubauten auf deutschen Werften usw. auszuführen].

Artikel 15.

Der Tarif für die Güterbeförderung von und nach Bremen soll mit demjenigen von und nach Hamburg völlig gleichgehalten werden. Dem-

gemäss sind die Güter von und nach Bremen auf dem Wasserweg kostenfrei und ohne Verzögerung bis zum Postdampfer bzw. von demselben in Hamburg zu befördern.

Artikel 21.

Die regelmässigen Fahrten müssen spätestens im März 1891 in vollem Umfange aufgenommen werden und erstrecken sich auf einen Zeitraum von zehn hintereinander folgenden Jahren, vom Tage der ersten regelmässigen Fahrt von Hamburg ab. Vorher sollen jedoch, und zwar im Juli 1890 beginnend, drei oder vier vorläufige Fahrten wenigstens auf der Hauptlinie in Zwischenräumen von höchstens je acht Wochen stattfinden. Im zehnten Vertragsjahre kommen von den letzten regelmässigen Fahrten so viel Fahrten in Wegfall, als vorläufige Fahrten stattgefunden haben, unter entsprechender Kürzung der Gegenleistung.

Artikel 22.

Für die Erfüllung der in diesem Vertrage übernommenen Verbindlichkeiten empfängt der Unternehmer vom Tage der Eröffnung der regelmässigen Fahrten ab aus der Reichskasse eine Vergütung von jährlich 900 000 Mark, zahlbar in monatlichen Teilbeträgen am letzten Tage jedes Monats.

Diese Vergütung wird insoweit gekürzt, als die vertragsmässig bedungenen Fahrten nicht zur Ausführung gekommen sind. Die Kürzung erfolgt — sei es, dass eine Fahrt ganz oder teilweise ausgefallen ist — in der Weise, dass für jede gegenüber dem Fahrplan zu wenig zurückgelegte Seemeile auf der Hauptlinie der Betrag von 3,80 M. und auf den Küstenlinien der Betrag von 1,25 M. von den nächstfälligen Monatsraten zur Reichskasse einbehalten wird.

Artikel 23.

Dem Reichskanzler steht es jederzeit frei, von den Geschäftsbüchern des Unternehmers Einsicht zu nehmen.

Ergibt das Unternehmen im Laufe des Betriebes dauernd grössere Gewinne, so behält sich der Reichskanzler vor, von dem Unternehmer vermehrte Leistungen in Anspruch zu nehmen. Hierbei soll indessen eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit bei den im Betriebe befindlichen Dampfern ausgeschlossen sein.

Darüber, ob dauernd grössere Gewinne vorliegen und in welchem Umfange Mehrleistungen beansprucht werden können, entscheidet im Falle von Meinungsverschiedenheit das Schiedsgericht. Weigert sich der Unternehmer, eine ihm hiernach auferlegte Leistung auszuführen, so kann nach Wahl des Reichskanzlers eine entsprechende Kürzung der Subvention erfolgen. Der Betrag der Kürzung ist nötigenfalls durch das Schiedsgericht zu bestimmen.

Letzteres soll eintretendenfalls in der Weise gebildet werden, dass jede Partei zwei Schiedsrichter bestellt und von sämtlichen Schiedsrichtern ein Obmann gewählt wird. Können die Schiedsrichter sich über die Person des Obmanns nicht einigen, so wird derselbe von dem Präsidenten des Hanseatischen Oberlandesgerichts ernannt.

Artikel 26.

Zur Sicherstellung der Erfüllung der aus dem gegenwärtigen Vertrage sich ergebenden Verbindlichkeiten bestellt der Unternehmer dem Reich eine Kautions von 100 000 M. (einhunderttausend Mark).

Anlage 6.

**Auszug aus dem Vertrage vom 21./9. Juli 1900
über die Einrichtung und die Unterhaltung von Postdampfer-
verbindungen mit Afrika.**

Zwischen dem Reichskanzler usw. ist heute nachstehender Vertrag abgeschlossen worden:

Artikel 1.

Die Deutsche Ostafrika-Linie, als Unternehmer, verpflichtet sich, die nachstehend aufgeführten Postdampferlinien einzurichten und während des im Artikel 43 näher bezeichneten fünfzehnjährigen Zeitraums zu unterhalten:

A. eine Hauptlinie mit zweiwöchentlichen Rundfahrten um Afrika und zwar abwechselnd:

1. von Hamburg über Bremerhaven, einen niederländischen oder belgischen Hafen, Lissabon, Las Palmas, Kapstadt, Port Elizabeth, East London, Durban, Delagoa-Bay, Beira, Mozambique, Zanzibar, Daressalam, Tanga, Aden, Suez, Port-Said, Neapel, Lissabon, einen niederländischen oder belgischen Hafen, Bremerhaven, zurück nach Hamburg (westliche Rundfahrt),
2. von Hamburg über Bremerhaven, einen niederländischen oder belgischen Hafen, Lissabon, Neapel, Port-Said, Suez, Aden, Tanga, Daressalam, Zanzibar, Mozambique, Beira, Delagoa-Bay, Durban, East London, Port Elizabeth, Kapstadt, Las Palmas, Lissabon, einen niederländischen oder belgischen Hafen, Bremerhaven, zurück nach Hamburg (östliche Rundfahrt);

B. eine Zwischenlinie mit vierwöchentlichen Fahrten von Hamburg über einen niederländischen oder belgischen Hafen, Neapel, Port-Said, Suez, Aden, Tanga, Daressalam, Zanzibar, Kilwa, Lindi, Mikindani, Ibo, Mozambique nach Beira und zurück über dieselben Häfen. Die Fahrten dieser Linie sind so zu legen, dass in Verbindung mit denen der Linie A 2 in zweiwöchentlichen Zeitabständen eine Abfahrt von Neapel nach Deutsch-Ostafrika stattfindet.

Die Bestimmung des niederländischen und des belgischen Anlaufhafens erfolgt durch den Reichskanzler. Der Unternehmer ist verpflichtet, auf Verlangen und nach Bestimmung des Reichskanzlers ohne besondere Entschädigung die ausgehenden Dampfer der Linie A 2, die einkommenden Dampfer der Linie A 1 sowie sämtliche Dampfer der Linie B einen niederländischen und einen belgischen Hafen anlaufen zu lassen.

Der Unternehmer ist ferner verpflichtet, die Dampfer der von ihm ausservertragsmässig betriebenen Bombay-Linie die Häfen Pangani und Bagamoyo regelmässig alle vier Wochen, sowie auf rechtzeitiges Ansuchen des Kaiserlichen Gouvernements von Deutsch-Ostafrika, auch die Häfen Saadani, Kilwa und Lindi (die beiden letzteren nur während des Nordost-Monsuns) nach Bedarf, nötigenfalls alle vier Wochen, ohne besondere Entschädigung anlaufen zu lassen.

Artikel 2.

Die Geschwindigkeit der Fahrten muss im Durchschnitte mindestens betragen:

auf der Linie A 1

von Hamburg bis Kapstadt sowie von Daressalam bis Neapel
12 Knoten, auf den übrigen Strecken $10\frac{1}{2}$ Knoten,

auf der Linie A 2

von Neapel bis Daressalam sowie von Kapstadt bis Hamburg
12 Knoten, auf den übrigen Strecken $10\frac{1}{2}$ Knoten,

auf der Linie B 10 Knoten,

.....

Artikel 3.

[U. U. Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf der Hauptlinie, wie in Art. 5 des Lloydvertrags vom 30. Okt./12. Sept. 1898.]

Artikel 4.

Auf Verlangen des Reichskanzlers müssen die für die Hauptlinie neu zu erbauenden Schiffe mit solcher Maschinenkraft ausgestattet werden, dass sie imstande sind, in voll beladenem Zustand eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 13 Knoten zu entwickeln.

Artikel 9.

Der Unternehmer hat zur Ausführung der im Artikel 1 bezeichneten Fahrten Dampfer in einer den Anforderungen des Reichskanzlers genügenden Zahl einzustellen und zu unterhalten.

Von diesen Dampfern sind neu zu erbauen und spätestens einzustellen:

a) in die Hauptlinie

1 Dampfer am 1. April 1901,

2 " " 1. " 1902,

2 " " 1. " 1904;

b) in die Zwischenlinie

2 Dampfer am 1. April 1901,

2 " " 1. " 1908.

Artikel 10.

Der Bruttoreumgehalt der neu einzustellenden Dampfer, soweit sie zur dauernden Verwendung auf den Linien bestimmt sind, soll wenigstens betragen:

5000 Registertons für die Hauptlinie,

2400 Registertons für die Zwischenlinie.

Artikel 12.

[Neubauten auf deutschen Werften usw.]

Artikel 16.

Im Falle einer teilweisen oder vollständigen Mobilmachung der Marine steht es dem Reichskanzler frei, die auf den Linien verwendeten Dampfer gegen Erstattung des vollen Wertes anzukaufen oder gegen Vergütung sonst in Anspruch zu nehmen. Die Ermittlung des Wertes beziehungsweise die Feststellung der Vergütung erfolgt in Gemässheit der Bestimmungen im § 24 (beziehungsweise § 23) des Gesetzes über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873.

Ein Verkauf oder eine mietsweise Überlassung der Dampfer an eine fremde Macht darf ohne Genehmigung des Reichskanzlers auch im Frieden nicht stattfinden.

Artikel 25.

Der Reichskanzler ist befugt, landwirtschaftliche Erzeugnisse des Auslandes, die mit denen der deutschen Landwirtschaft konkurrieren — mit Ausnahme von Tabak, Bienenwachs, Häuten, Fellen und Wolle —, von der Einfuhr durch die Reichspostdampfer nach deutschen, niederländischen und belgischen Häfen auszuschliessen. [Strafen bei Zuwiderhandlungen.]

Artikel 26.

Deutsche oder für Deutschland bestimmte Güter oder Güter von oder nach deutschen Schutzgebieten haben bei gleichzeitiger Anmeldung den Vorzug in der Beförderung vor ausländischen oder für das Ausland bestimmten Gütern.

Artikel 34.

Die regelmässigen Fahrten müssen spätestens im Laufe des April 1901 in vollem Umfang aufgenommen werden. Geschieht solches nicht, so hat der Unternehmer für jeden Tag der Verspätung eine Strafe von 300 (dreihundert) Mark zu zahlen.

Artikel 35.

Für die Erfüllung der übernommenen Verbindlichkeiten empfängt der Unternehmer vom 1. April 1901 ab aus der Reichskasse eine Vergütung von jährlich 1350 000 (eine Million dreihundertfünfzigtausend) Mark, zahlbar in monatlichen Teilbeträgen am letzten Tage jedes Monats. [Etwaige Kürzungen: 2,09 M. für jede Seemeile.]

Artikel 36.

Der Unternehmer hat über die Schiffe, welche auf den nach diesem Verträge zu unterhaltenden Linien verwendet werden, gemäss den bisher bei ihm üblich gewesenen Grundsätzen eine Sonderrechnung zu führen.

Dabei dürfen als Abschreibung einschliesslich etwaiger Überweisungen an ein Reparaturkonto oder einen Erneuerungsfonds nicht mehr als 7 Prozent vom Anschaffungswerte der Schiffe in Rechnung gestellt werden und, soweit eine Selbstversicherung stattfindet, als Versicherungsprämie nicht mehr als 5 Prozent vom Buchwert der Schiffe.

Ergibt sich hiernach ein Überschuss von mehr als 6 Prozent des Buchwerts der Schiffe, so ist der Reichskanzler befugt, von dem Unternehmer weitere oder erhöhte Leistungen zur Durchführung der in diesem Verträge verfolgten Zwecke, namentlich durch Steigerung der Geschwindigkeit der Fahrten, zu verlangen, sofern nicht in den drei letzten Jahren der Überschuss durchschnittlich weniger als jährlich 6 Prozent vom Buchwerte der Schiffe betragen hat. In letzterem Falle ist zunächst der Minderbetrag aus dem Überschusse des abgelaufenen Jahres zu decken. Anderenfalls können entsprechende Mehrleistungen verlangt werden. Insbesondere ist der Unternehmer verpflichtet, bei denjenigen Schiffen, welche seit dem Inkrafttreten des Vertrags in die Hauptlinie eingestellt sind, oder welche für dieselbe noch neu gebaut werden, die Fahrgeschwindigkeit auf der ganzen Hauptlinie um einen Knoten über die vertragsmässige Höhe zu steigern.

Weigert sich der Unternehmer, eine ihm hiernach vom Reichskanzler auferlegte Leistung auszuführen, so wird die Reichsbeihilfe entsprechend gekürzt.

Dem Reichskanzler steht es jederzeit frei, von den Geschäftsbüchern des Unternehmers Einsicht zu nehmen.

Artikel 37.

[Kautions auf 120 000 M. erhöht.]

Artikel 43.

Dieser Vertrag erstreckt sich vom 1. April 1901 ab auf fünfzehn Jahre.

Über die etwaige Fortsetzung des Vertrags über den Zeitraum von fünfzehn Jahren hinaus wird eintretendenfalls eine besondere Verständigung mit dem Unternehmer stattfinden.

—————

Frachtverkehr
auf der ostasiatischen Linie einschliesslich der Anschlusslinien.
(Ohne Edelmetalle und Kontanten.)

J a h r	A u s r e i s e		H e i m r e i s e		Z u s a m m e n	
	Gewicht t	Wert 1000 M.	Gewicht t	Wert 1000 M.	Gewicht t	Wert 1000 M.
1888	18 828	19 408	15 462	28 780	34 290	48 188
davon deut- scher Herkunft bzw. f. Deutsch- land bestimmt in %	15 495 = 82,3	15 450 = 79,6	7 503 = 48,5	6 023 = 20,9	22 998 = 67,1	21 473 = 44,6
1889	21 573	20 108	17 985	36 078	39 558	56 186
wie oben in %	18 232 = 84,5	15 160 = 75,4	8 708 = 48,4	10 391 = 28,8	26 940 = 68,1	25 551 = 45,5
1890	19 829	21 423	15 822	29 696	35 651	51 119
wie oben in %	16 318 = 82,3	16 543 = 77,2	7 700 = 48,7	11 615 = 39,1	24 018 = 67,4	28 158 = 55,1
1891	17 428	17 569	20 821	30 125	38 249	47 694
wie oben in %	13 415 = 77,0	14 405 = 82,0	11 429 = 54,9	10 674 = 35,4	24 844 = 65,0	25 079 = 52,6
1892	16 304	18 695	21 798	32 502	38 102	51 197
wie oben in %	11 951 = 73,3	13 951 = 74,6	9 530 = 43,7	10 428 = 32,1	21 481 = 56,4	24 379 = 47,6
1893	23 072	26 301	24 782	36 159	47 854	62 460
wie oben in %	13 073 = 56,7	16 248 = 61,8	11 766 = 47,5	11 872 = 32,8	24 839 = 51,9	28 120 = 45,0
1894	37 348	28 000	34 294	56 718	71 642	84 718
wie oben in %	21 956 = 58,8	15 730 = 56,2	16 105 = 47,0	14 092 = 24,8	38 061 = 53,1	29 822 = 35,2
1895	41 647	29 873	35 381	56 833	77 028	86 706
wie oben in %	28 680 = 68,9	19 798 = 66,3	15 912 = 45,0	15 358 = 27,0	44 592 = 57,9	35 156 = 40,5
1896	45 364	45 565	33 622	55 333	78 986	100 898
wie oben in %	31 984 = 70,5	25 943 = 56,9	17 728 = 52,7	18 111 = 32,7	49 712 = 62,9	44 054 = 43,7

¹⁾ Die Angaben für die Jahre 1888—96 sind dem Aktenstück Nr. 104 der Drucks. d. B. 1897/98 entnommen, die Zahlen für 1897 dem „Reichs- und Preussischen Staatsanzeiger“ vom 21. Dezember 1898 (unter entsprechendem Abzug für den Edelmetall- und Kontantenverkehr), die Angaben für die Jahre 1898—1903 den Jahrgängen 1900 bis 1905 des Archivs f. P. u. T. (Artikel: Verkehr auf den vom Reiche subventionierten Dampferlinien) und die Zahlen für 1904 der Beilage zu Nr. 40 der „Nachrichten für Handel und Industrie“ vom 4. April 1906.

Jahr	Ausreise		Heimreise		Zusammen	
	Gewicht t	Wert 1000 M.	Gewicht t	Wert 1000 M.	Gewicht t	Wert 1000 M.
1897	43 376	41 038	30 320	53 166	73 696	94 196
davon deut- scher Herkunft bzw. f. Deutsch- land bestimmt in %	30 158 = 69,5	20 751 = 50,6	13 334 = 44,0	14 030 = 26,4	43 492 = 59,0	34 781 = 36,9
1898	40 666	39 271	32 098	53 838	72 764	93 109
wie oben in %	28 346 = 69,7	20 568 = 52,4	14 431 = 45,0	14 329 = 26,6	42 777 = 58,8	34 897 = 37,5
1899	49 851	48 387	29 424	53 387	79 275	101 774
wie oben in %	33 207 = 66,6	27 918 = 57,7	12 508 = 42,5	13 771 = 25,8	45 715 = 57,7	41 689 = 50,0
1900 ²⁾	89 519	86 808	71 628	105 959	161 147	192 767
wie oben in %	54 676 = 61,1	48 021 = 55,3	35 957 = 50,2	29 857 = 28,2	90 633 = 56,2	77 878 = 40,4
1901	100 563	88 403	84 151	145 699	184 714	234 102
wie oben in %	66 308 = 65,9	44 525 = 50,4	41 650 = 49,5	29 957 = 20,6	107 958 = 58,4	74 482 = 31,8
1902	94 769	91 292	87 167	142 509	181 936	233 801
wie oben in %	64 049 = 67,6	53 425 = 58,5	49 689 = 57,0	35 020 = 24,6	113 738 = 62,5	88 445 = 37,8
1903	103 645	98 324	75 847	139 659	179 492	237 983
wie oben in %	69 907 = 67,4	56 635 = 57,6	42 353 = 55,8	34 699 = 24,8	112 260 = 62,5	91 334 = 38,4
1904	97 582	102 631	68 703	153 770	166 285	256 401
wie oben in %	72 740 = 74,5	66 414 = 64,7	38 284 = 55,7	39 312 = 25,6	111 024 = 66,8	105 726 = 41,2

²⁾ Eintritt der Verdoppelung der Fahrten.

Frachtverkehr auf der australischen Linie.

(Ohne Edelmetalle und Kontanten.¹⁾)

Jahr	Ausreise		Heimreise		Zusammen	
	Gewicht t	Wert 1000 M.	Gewicht t	Wert 1000 M.	Gewicht t	Wert 1000 M.
1888	8 541	13 791	15 646	12 536	24 187	26 327
davon deut- scher Herkunft bzw. f. Deutsch- land bestimmt in %	6 343 = 74,3	9 418 = 68,3	6 533 = 41,8	4 774 = 38,1	12 876 = 53,2	14 192 = 53,9
1889	10 270	12 926	13 994	12 434	24 264	25 360
wie oben	6 491	7 947	6 781	5 803	13 272	13 750
in %	= 63,2	= 61,5	= 48,5	= 46,7	= 54,7	= 54,2
1890	14 262	13 816	20 589	18 071	34 851	31 887
wie oben	9 820	7 810	7 879	6 204	17 699	14 014
in %	= 68,9	= 56,5	= 38,3	= 34,3	= 50,8	= 43,9
1891	12 595	14 238	20 397	17 910	32 992	32 148
wie oben	7 131	7 866	8 236	7 462	15 367	15 328
in %	= 56,6	= 55,2	= 40,4	= 41,7	= 46,6	= 47,7
1892	12 694	12 188	18 737	16 025	31 431	28 213
wie oben	6 927	6 717	8 445	7 404	15 372	14 121
in %	= 54,6	= 55,1	= 45,1	= 46,2	= 48,9	= 50,1
1893	17 892	12 384	23 001	21 043	40 893	33 427
wie oben	11 582	7 338	12 978	10 809	24 560	18 147
in %	= 64,7	= 59,3	= 56,4	= 51,4	= 60,1	= 54,3
1894	24 753	16 285	25 448	20 388	50 201	36 673
wie oben	16 659	10 027	12 272	10 444	28 931	20 471
in %	= 67,3	= 61,6	= 48,2	= 51,2	= 57,6	= 55,8
1895	36 563	23 060	38 824	29 741	75 387	52 801
wie oben	24 486	14 050	19 150	15 289	43 636	29 339
in %	= 67,0	= 60,9	= 49,3	= 51,4	= 57,9	= 55,6
1896	43 784	28 868	43 805	30 664	87 589	59 532
wie oben	27 568	17 191	27 290	16 321	54 858	33 512
in %	= 63,0	= 59,6	= 62,3	= 53,2	= 62,6	= 56,3
1897	51 779	32 962	52 540	38 680	104 319	71 642
wie oben	34 655	18 987	30 159	19 872	64 814	38 859
in %	= 66,9	= 57,6	= 57,4	= 51,4	= 62,1	= 54,2

¹⁾ Wegen der Quellen siehe Anm. 1 auf Anlage 7.

J a h r	A u s r e i s e		H e i m r e i s e		Z u s a m m e n	
	Gewicht t	Wert 1000 M.	Gewicht t	Wert 1000 M.	Gewicht t	Wert 1000 M.
1898	48 209	29 462	58 746	42 697	106 955	72 159
davon deut- scher Herkunft bzw. f. Deutsch- land bestimmt in %	30 948 = 64,2	17 888 = 60,7	36 877 = 62,8	24 940 = 58,4	67 825 = 63,4	42 828 = 59,4
1899	50 744	30 565	60 565	48 082	111 309	78 647
wie oben in %	26 942 = 53,1	18 312 = 59,9	35 194 = 58,1	27 561 = 57,3	62 136 = 55,8	45 873 = 58,3
1900	48 122	34 025	57 374	48 642	105 496	82 667
wie oben in %	30 891 = 64,2	21 263 = 62,5	29 198 = 50,9	24 266 = 49,9	60 089 = 56,9	45 529 = 55,1
1901	63 075	40 322	57 242	38 058	120 317	78 380
wie oben in %	47 318 = 75,0	27 506 = 68,2	37 500 = 65,5	22 679 = 59,6	84 818 = 70,5	50 185 = 64,0
1902	59 059	39 360	70 563	58 289	129 622	97 649
wie oben in %	38 910 = 65,9	25 121 = 63,8	53 676 = 76,1	41 947 = 72,0	92 586 = 71,4	67 068 = 68,7
1903	62 445	36 974	71 867	70 152	134 312	107 126
wie oben in %	42 229 = 67,6	24 036 = 65,0	58 135 = 80,9	55 067 = 78,5	100 364 = 74,7	79 103 = 73,8
1904	58 861	38 295	75 303	63 124	134 164	101 419
wie oben in %	41 960 = 71,3	23 818 = 62,2	62 014 = 82,4	48 524 = 76,9	103 974 = 77,5	72 342 = 71,3

Frachtverkehr
auf der afrikanischen Linie einschliesslich der Küstenlinien.
(Ohne Edelmetalle und Kontanten.¹⁾)

J a h r	A u s r e i s e		H e i m r e i s e		Z u s a m m e n	
	Gewicht t	Wert 1000 M.	Gewicht t	Wert 1000 M.	Gewicht t	Wert 1000 M.
1891	11 129	6 681	10 522	5 521	21 651	12 202
davon deut- scher Herkunft bzw. f. Deutsch- land bestimmt in %	6 725 = 60,4	2 806 = 42,0	7 446 = 70,8	3 212 = 58,2	14 171 = 65,5	6 018 = 49,3
1892	10 590	6 274	12 912	9 766	23 502	16 040
wie oben	6 628	2 762	7 304	4 491	13 932	7 253
in %	= 62,6	= 44,0	= 56,6	= 46,0	= 59,3	= 45,2
1893	14 424	8 208	19 844	11 386	34 268	19 594
wie oben	7 685	3 578	10 525	6 061	18 210	9 639
in %	= 53,3	= 43,6	= 53,0	= 53,2	= 53,1	= 49,2
1894	16 370	8 502	23 062	10 563	39 432	19 065
wie oben	9 702	3 464	9 471	4 287	19 173	7 751
in %	= 59,3	= 40,7	= 41,1	= 40,6	= 48,6	= 40,7
1895	20 227	9 163	23 048	9 762	43 275	18 925
wie oben	12 371	3 611	11 276	4 398	23 647	8 009
in %	= 61,2	= 39,4	= 48,9	= 45,1	= 54,6	= 42,3
1896	22 925	13 839	20 167	10 984	43 092	24 823
wie oben	12 825	6 894	9 773	5 316	22 598	12 210
in %	= 55,9	= 49,8	= 48,5	= 48,4	= 52,4	= 49,2
1897	36 516	20 063	33 777	19 884	70 293	39 947
wie oben	19 636	10 240	15 865	9 663	35 501	19 903
in %	= 53,8	= 51,0	= 47,0	= 48,6	= 50,5	= 49,8
1898	38 672	19 003	39 845	20 136	78 517	39 139
wie oben	21 501	8 081	20 881	11 031	42 382	19 112
in %	= 55,6	= 42,5	= 52,4	= 54,8	= 54,0	= 48,8
1899	41 969	23 097	39 719	24 119	81 688	47 216
wie oben	24 596	10 901	19 445	12 935	44 041	23 836
in %	= 58,6	= 47,2	= 49,0	= 53,6	= 53,9	= 50,5

¹⁾ Die Angaben für die Jahre 1891—1898 sind dem Aktenstück Nr. 702 der Drucks. d. B. 1898/1900 entnommen, die Angaben für die Jahre 1899—1903 den Jahrgängen 1901—1905 des Archivs f. P. u. T. und die Zahlen für 1904 der Beilage zu Nr. 40 der „Nachrichten f. Handel u. Industrie“ vom 4. April 1906.

Jahr	Ausreise		Heimreise		Zusammen	
	Gewicht t	Wert 1000 M.	Gewicht t	Wert 1000 M.	Gewicht t	Wert 1000 M.
1900	44 185	21 148	31 232	25 622	75 417	46 770
davon deut- scher Herkunft bzw. f. Deutsch- land bestimmt in %	24 404 = 55,2	8 002 = 37,8	15 936 = 51,0	12 480 = 48,7	40 340 = 53,5	20 482 = 43,8
1901	58 066 ²⁾	22 909	44 624 ²⁾	26 965	102 690	49 874
wie oben in %	34 931 = 60,2	10 508 = 45,9	20 424 = 45,8	13 736 = 50,9	55 355 = 53,9	24 244 = 48,6
1902	72 518	31 415	49 110	32 158	121 628	63 573
wie oben in %	43 418 = 59,9	14 147 = 45,0	22 627 = 46,3	16 625 = 51,7	66 045 = 54,3	30 772 = 48,4
1903	80 523	31 352	45 594	33 398	126 117	64 750
wie oben in %	57 581 = 71,5	17 146 = 54,7	22 227 = 48,7	18 136 = 54,3	79 808 = 63,3	35 282 = 54,5
1904	72 913 ³⁾	31 348	61 498	38 736	134 411	70 084
wie oben in %	52 633 = 72,2	18 401 = 58,7	29 707 = 48,3	21 114 = 54,5	82 340 = 61,2	39 515 = 56,4

²⁾ Ab Juli 1901 Vermehrung der Fahrten nach dem neuen Verträge und Ausdehnung des Unternehmens auf Südafrika. — 1901: 35 Aus- und 33 Heimreisen gegen 26 Aus- und 26 Heimreisen im Jahre 1900.

³⁾ Infolge der durch Strandung des Dampfers „Kurfürst“ notwendig gewordenen Änderung der Fahrten hatte ein am 18. Mai abgegangener Ersatzdampfer ausgehend überhaupt keine Ladung, ein anderer von Lissabon abgefertigter erst von dort aus.

Personenverkehr auf den Reichspostdampfern des Norddeutschen Lloyd.¹⁾

Jahr	Ostasiatische Fahrt			Australische Fahrt		
	Ausreise	Heimreise	insgesamt	Ausreise	Heimreise	insgesamt
1886	811	274	1 085	1 759	648	2 407
1887	3 261	1 498	4 759	4 289	1 832	6 101
1888	5 058	2 059	7 117	3 135	1 970	5 105
1889	5 666	2 049	7 715	3 649	2 401	6 050
1890	6 411	1 871	8 282	3 189	2 888	6 077
1891	4 156	2 249	6 405	3 208	2 669	5 877
1892	4 527	1 853	6 380	2 393	2 606	4 999
1893	4 587	1 856	6 443	2 117	3 027	5 144
1894	6 471	3 178	9 649	2 043	3 402	5 445
1895	7 341	3 249	10 590	2 999	3 579	6 578
1896	6 308	3 472	9 780	3 483	3 216	6 699
1897	7 284	3 347	10 631	5 046	4 379	9 425
1898	6 552	4 074	10 626	5 655	4 419	10 074
1899	8 644	3 639	12 283	5 405	4 928	10 333
1900	9 316	7 852	17 168	6 154	5 230	11 384
1901	9 251	11 552 ²⁾	20 803	6 328	4 520	10 848
1902	9 812	10 400 ³⁾	20 212	7 331	6 456	13 787
1903	9 586 ⁴⁾	9 609 ⁴⁾	19 195	6 271	6 459	12 730
1904	11 539	11 730	23 269	5 719	5 163	10 882
Se.	126 581	85 811	212 392	80 153	69 792	149 945

Personenverkehr auf den Reichspostdampfern der afrikanischen Linie.⁵⁾

Jahr	Ausreise	Heimreise	insgesamt
1891	796	647	1 443
1892	1 025	1 057	2 082
1893	1 452	1 549	3 001
1894	1 630	1 431	3 061
1895	2 212	2 092	4 304
1896	3 999	3 456	7 455 ⁶⁾
1897	4 088	4 724	8 812
1898	4 425	5 497	9 922 ⁷⁾
1899	5 432	4 198	9 630
1900	5 783	6 303	12 086
1901	5 575	6 615	12 190
1902	9 021	6 467	15 488 ⁸⁾
1903	9 390	6 805	16 195
1904	6 547	7 921	14 468
Se.	61 375	58 762	120 137

¹⁾ Die Zahlen sind für die Jahre 1886 und 1887 dem Archiv f. P. u. T. 1895 (S. 459) entnommen, für die Jahre 1888—1896 den Drucks. d. R. 1897/98 (S. 1143), für die Jahre 1897—1903 den Jahrgängen 1900—1905 des Archivs f. P. u. T. und für das Jahr 1904 der Beilage zu Nr. 40 der „Nachrichten für Handel und Industrie“ vom 4. April 1906.

²⁾ Die ungewöhnlich starke Zunahme der Zahl der auf der Heimreise beförderten Personen ist durch die Rückbeförderung von Teilen der ostasiatischen Besatzungsbrigade hervorgerufen.

³⁾ Rückgang infolge Verminderung der Truppentransporte.

⁴⁾ Wie zu 3 und vorübergehende Eröffnung der sibirischen Eisenbahn.

⁵⁾ Die Angaben sind für die Jahre 1891—1898 den Drucks. d. R. 1898/1900 (S. 4336), für die Jahre 1899—1903 den Jahrgängen 1901—1905 des Archivs f. P. u. T. und für das Jahr 1904 der Beilage zu Nr. 40 der „Nachrichten für Handel und Industrie“ vom 4. April 1906 entnommen.

⁶⁾ Vermehrung der Fahrten (in drei- statt vierwöchigen Zwischenräumen).

⁷⁾ Vermehrung der Fahrten (14 tägige Zeitabstände).

⁸⁾ Ausdehnung des Unternehmens auf Südafrika. Aufgehen der vorher nicht berücksichtigten Küstenlinien in die Rundfahrten und die Zwischenlinie.

Übersicht

über den Handelsverkehr des deutschen Zollgebiets mit China.

Anlage 11.

(Spezialhandel unter Ausschluss der Edelmetalle.)

Jahr	Ausfuhr nach China		Einfuhr aus China		Gesamthandel	
	dz	1000 M.	dz	1000 M.	dz	1000 M.
1889	249 835	24 239	92 513	8 444	342 348	32 683
1890	302 473	29 863	83 169	7 770	385 642	37 633
1891	333 910	32 914	97 076	12 069	430 986	44 983
1892	286 615	29 980	92 544	11 509	379 159	41 489
1893	332 324	33 268	109 482	14 065	441 806	47 333
1894	325 186	28 155	183 074	18 647	508 260	46 802
1895	313 556	35 412	144 848	18 493	458 404	53 905
1896	341 608	45 266	144 655	19 973	486 263	65 239
1897	377 251	32 334	144 924	28 006	522 175	60 340
1898	602 617	48 010	151 721	21 721	754 338	69 731
1899	736 354	50 647	128 462	21 317	864 816	71 964
1900	1 285 366	52 730	167 468	23 318	1 452 834	76 048
1901	887 761	47 541	187 618	22 836	1 075 379	70 377
1902	1 026 165	48 788	283 259	29 506	1 309 424	78 294
1903	1 374 814	63 746	401 988	33 209	1 776 802	96 955
1904	1 088 993	67 599	307 489	34 570	1 396 482	102 169

Übersicht

über den Handelsverkehr des deutschen Zollgebiets mit Japan.

Anlage 12.

(Spezialhandel unter Ausschluss der Edelmetalle.)

Jahr	Ausfuhr nach Japan		Einfuhr aus Japan		Gesamthandel	
	dz	1000 M.	dz	1000 M.	dz	1000 M.
1889	397 437	18 529	34 822	3 460	432 259	21 989
1890	346 132	18 481	44 727	4 680	390 859	23 161
1891	318 462	14 309	84 675	7 254	403 137	21 563
1892	348 832	17 108	102 194	7 848	451 026	24 956
1893	379 586	18 578	83 585	7 427	463 171	26 005
1894	526 575	17 073	97 560	6 537	624 135	23 610
1895	615 970	26 077	114 885	7 792	730 855	33 869
1896	726 469	35 611	131 383	9 090	857 852	44 701
1897	1 123 892	39 233	247 673	11 467	1 371 565	50 700
1898	852 091	42 996	136 940	10 056	989 031	53 052
1899	604 506	40 931	333 038	16 493	937 544	57 424
1900	837 495	70 386	143 153	14 666	980 648	85 052
1901	1 311 540	45 510	193 183	16 485	1 504 723	61 995
1902	1 178 367	49 760	238 784	17 587	1 417 151	67 347
1903	1 036 712	45 560	134 189	21 622	1 170 901	67 182
1904	1 073 389	57 758	138 608	20 721	1 211 997	78 479

Übersicht

über den Handelsverkehr des deutschen Zollgebiets mit Britisch-Australien.

(Spezialhandel unter Ausschluss der Edelmetalle.)

Jahr	Ausfuhr nach Britisch- Australien		Einfuhr aus Britisch- Australien		Gesamthandel	
	dz	1000 M.	dz	1000 M.	dz	1000 M.
1889	354 813	21 255	239 676	34 458	594 489	55 713
1890	561 134	21 954	333 933	50 285	895 067	72 239
1891	945 190	29 487	371 039	39 180	1 316 229	68 667
1892	668 395	20 679	625 595	85 480	1 293 990	106 159
1893	708 586	17 963	654 082	96 240	1 362 668	114 203
1894	911 492	20 334	799 365	97 748	1 710 857	118 082
1895	1 119 989	22 869	972 810	113 678	2 092 799	136 547
1896	1 213 398	29 247	897 106	103 204	2 110 504	132 451
1897	964 140	31 292	1 102 878	85 662	2 067 018	116 954
1898	1 304 660	32 842	1 098 641	86 657	2 403 301	119 499
1899	1 140 981	37 850	1 324 554	121 061	2 365 535	158 911
1900	1 186 573	47 919	1 230 459	117 585	2 417 032	165 504
1901	1 369 076	52 226	2 014 576	107 762	3 383 652	159 988
1902	1 020 049	45 509	1 521 312	120 157	2 541 361	165 666
1903	995 046	44 760	1 694 237	117 971	2 689 283	162 731
1904	864 327	48 320	2 398 420	131 410	3 262 747	179 730

Übersicht über den Handelsverkehr des deutschen Zollgebiets mit Ost- und Südafrika.

(Spezialhandel unter Ausschluss der Edelmetalle.)

A. Ausfuhr.

Jahr pp.	Deutsch-Ostafrika	Britisch-Ostafrika	Portugies.-Ostafrika	Madagascar	Britisch- ¹⁾ Südafrika	Transvaal	Oranje-Freistaat	Summe der Ausfuhr
1889 { dz	8 696	—	20 826 ¹⁾	—	46 888	51 705	—	128 115
1889 { 1000 M.	311	—	1 268	—	7 519	955	—	10 053
1890 { dz	7 661	—	38 892	—	68 413	95 970	—	210 936
1890 { 1000 M.	320	—	1 746	—	5 402	2 222	—	9 690
1891 { dz	39 360	—	43 343	—	72 714	42 672	—	198 089
1891 { 1000 M.	1 721	—	1 854	—	5 306	1 318	—	10 199
1892 { dz	51 399	—	55 558	—	149 885	60 493	—	317 335
1892 { 1000 M.	1 848	—	1 643	—	6 911	1 306	—	11 708
1893 { dz	28 404	—	140 432	—	245 301	106 171	—	520 308
1893 { 1000 M.	1 822	—	2 811	—	10 500	3 154	—	18 287
1894 { dz	58 180	—	48 565	—	242 935	115 498	—	465 178
1894 { 1000 M.	1 532	—	1 607	—	11 719	5 543	—	20 401
1895 { dz	76 073	—	111 061	—	245 130	164 920	—	597 184
1895 { 1000 M.	1 658	—	2 675	—	13 031	9 259	—	26 623
1896 { dz	87 265	—	98 646	—	241 450	237 805	—	665 166
1896 { 1000 M.	1 231	—	3 056	—	15 645	13 689	—	33 621
1897 { dz	84 249	18 011	53 614	7 734	234 628	207 206	1 224	606 666
1897 { 1000 M.	1 652	1 165	2 216	232	13 470	12 053	221	31 009
1898 { dz	64 415	17 797	67 972	10 547	231 005	154 276	615	546 627
1898 { 1000 M.	2 445	906	1 866	162	14 556	9 143	160	29 238
1899 { dz	64 597	28 127	47 664	1 789	225 272	175 901	1 550	544 900
1899 { 1000 M.	2 514	1 366	2 255	167	11 304	11 353	467	29 426
1900 { dz	132 059	25 846	115 784	5 536	338 550	43 110	52	660 937
1900 { 1000 M.	3 285	1 394	6 099	303	12 459	1 561	6	25 107
Britisch-Südafrika								
1901 { dz	49 142	44 479	54 500	6 328	—	732 101	—	886 550
1901 { 1000 M.	2 298	1 499	1 757	281	—	20 850	—	26 685
1902 { dz	44 787	37 539	145 006	11 211	—	1 068 938	—	1 307 481
1902 { 1000 M.	2 248	1 417	4 459	272	—	38 194	—	46 590
1903 { dz	47 027	146 737	158 902	3 330	—	1 121 572	—	1 477 568
1903 { 1000 M.	2 509	3 146	4 515	164	—	41 715	—	52 049
1904 { dz	84 739	187 501	215 572	3 615	—	730 956	—	1 222 383
1904 { 1000 M.	3 025	1 782	3 567	176	—	26 540	—	35 090

¹⁾ Bis zum Jahre 1898 einschl. Oranje-Freistaat.

²⁾ Bis zum Jahre 1896 ist ganz Ostafrika zwischen Ägypten und Tongaland, mit Ausnahme von Deutsch-Ostafrika, in einer Summe nachgewiesen.

Übersicht über den Handelsverkehr des deutschen Zollgebiets mit Ost- und Südafrika.

(Spezialhandel unter Ausschluss der Edelmetalle.)

B. Einfuhr.

Jahr pp.	Deutsch-Ostafrika	Britisch-Ostafrika	Portugies.-Ostafrika	Madagascar	Britisch- ¹⁾ Südafrika	Transvaal	Oranje-Freistaat	Summe der Einfuhr
1889 { dz	1 540	—	27 012 ²⁾	—	68 738	2 675	—	99 985
1889 { 1000 M.	256	—	2 910	—	13 621	58	—	16 845
1890 { dz	4 194	—	48 611	—	93 617	382	—	146 804
1890 { 1000 M.	389	—	3 977	—	17 860	12	—	22 238
1891 { dz	2 791	—	54 655	—	100 878	608	—	158 932
1891 { 1000 M.	208	—	4 460	—	17 258	51	—	21 977
1892 { dz	6 406	—	94 308	—	96 106	1 107	—	197 927
1892 { 1000 M.	275	—	5 587	—	15 754	35	—	21 651
1893 { dz	6 790	—	102 768	—	108 155	7 405	—	225 118
1893 { 1000 M.	329	—	6 180	—	16 974	201	—	23 684
1894 { dz	45 245	—	57 938	—	93 149	23 421	—	219 753
1894 { 1000 M.	1 234	—	5 071	—	13 833	480	—	20 618
1895 { dz	9 828	—	52 775	—	118 161	19 361	—	200 125
1895 { 1000 M.	320	—	4 880	—	17 104	522	—	22 826
1896 { dz	7 950	—	85 456	—	142 825	44 977	—	281 208
1896 { 1000 M.	742	—	5 916	—	21 119	768	—	28 545
1897 { dz	4 939	32 458	31 259	11 197	123 628	33 524	11	237 016
1897 { 1000 M.	717	1 868	2 054	2 034	17 430	654	1	24 758
1898 { dz	6 589	27 386	35 840	8 951	139 415	30 823	73	249 077
1898 { 1000 M.	579	1 717	1 894	1 900	19 795	574	1	26 460
1899 { dz	5 440	31 757	33 464	10 086	170 774	36 941	—	288 462
1899 { 1000 M.	737	1 864	2 468	2 154	29 960	855	—	38 038
1900 { dz	16 596	41 645	27 953	9 811	108 934	774	5	205 718
1900 { 1000 M.	1 018	2 118	2 529	2 021	18 623	322	—	26 631
Britisch-Südafrika								
1901 { dz	9 132	27 484	14 544	12 952	—	161 771	—	225 883
1901 { 1000 M.	901	1 841	1 517	2 024	—	22 112	—	28 395
1902 { dz	14 867	31 150	50 856	17 668	—	180 044	—	294 585
1902 { 1000 M.	1 468	2 155	2 963	2 567	—	26 209	—	35 362
1903 { dz	30 017	30 352	44 046	14 199	—	199 238	—	317 852
1903 { 1000 M.	2 113	2 167	2 206	2 094	—	29 183	—	37 763
1904 { dz	34 302	34 345	66 373	28 102	—	224 733	—	387 855
1904 { 1000 M.	3 410	2 454	3 826	3 761	—	27 800	—	41 251

¹⁾ und ²⁾ Vergl. Anm. 2 der Anlage 14 a.

Übersicht über den Handelsverkehr des deutschen Zollgebiets mit Ost- und Südafrika.

(Spezialhandel mit Ausschluss der Edelmetalle.)

C. Gesamthandel.

Jahr pp.	Deutsch- Ostafrika	Britisch- Ostafrika	Portugies- Ostafrika	Mada- gaskar	Britisch- ¹⁾ Südafrika	Transvaal	Orange- Freistaat	Summe des Gesamt- handels
1889 { dz	10 236	—	47 836 ²⁾	—	115 626	54 380	—	228 080
1889 { 1000 M.	567	—	4 178	—	21 140	1 013	—	26 898
1890 { dz	11 855	—	87 503	—	162 030	96 352	—	357 740
1890 { 1000 M.	709	—	5 723	—	23 262	2 234	—	31 928
1891 { dz	42 151	—	97 998	—	173 592	43 280	—	357 021
1891 { 1000 M.	1 929	—	6 314	—	22 564	1 369	—	32 176
1892 { dz	57 805	—	149 866	—	245 991	61 600	—	515 262
1892 { 1000 M.	2 123	—	7 230	—	22 665	1 341	—	33 359
1893 { dz	35 194	—	243 200	—	353 456	113 576	—	745 426
1893 { 1000 M.	2 151	—	8 991	—	27 474	3 355	—	41 971
1894 { dz	103 425	—	106 503	—	336 084	138 919	—	684 931
1894 { 1000 M.	2 766	—	6 678	—	25 552	6 023	—	41 019
1895 { dz	85 901	—	163 836	—	363 291	184 281	—	797 309
1895 { 1000 M.	1 978	—	7 555	—	30 135	9 781	—	49 449
1896 { dz	95 215	—	184 102	—	384 275	282 782	—	946 374
1896 { 1000 M.	1 973	—	8 972	—	36 764	14 457	—	62 166
1897 { dz	89 188	50 469	84 863	18 931	358 256	240 730	1 235	843 672
1897 { 1000 M.	2 369	3 033	4 270	2 266	30 900	12 707	222	55 767
1898 { dz	71 004	45 183	103 812	19 498	370 420	185 099	688	795 704
1898 { 1000 M.	3 024	2 623	3 760	2 062	34 351	9 717	161	55 698
1899 { dz	70 037	59 884	81 128	11 875	396 046	212 842	1 550	833 362
1899 { 1000 M.	3 251	3 230	4 723	2 321	41 264	12 208	467	67 464
1900 { dz	148 655	67 491	143 737	15 347	447 484	43 884	57	866 655
1900 { 1000 M.	4 303	3 512	8 628	2 324	31 082	1 883	6	51 738
					Britisch-Südafrika			
1901 { dz	58 274	71 963	69 044	19 280	—	893 872	—	1 112 433
1901 { 1000 M.	3 199	3 340	3 274	2 305	—	42 962	—	55 080
1902 { dz	59 654	68 689	195 862	28 879	—	1 248 982	—	1 602 066
1902 { 1000 M.	3 716	3 572	7 422	2 839	—	64 403	—	81 952
1903 { dz	77 044	177 089	202 948	17 529	—	1 320 810	—	1 795 420
1903 { 1000 M.	4 622	5 313	6 721	2 258	—	70 898	—	89 812
1904 { dz	119 041	221 846	281 945	31 717	—	955 689	—	1 610 238
1904 { 1000 M.	6 435	4 236	7 393	3 937	—	54 340	—	76 341

¹⁾ und ²⁾ Vergl. Anm. 2 der Anlage 14 a.

Übersicht über den Postverkehr des Reichspostgebiets mit **China** und **Japan**.

Jahr	Anzahl der aus dem Reichs- postgebiet nach China befördert. Sendungen	Anzahl der aus China nach dem Reichs- postgebiet befördert. Sendungen	Summe der ausge- wechselt. Sendung.	Jahr	Anzahl der aus dem Reichs- postgebiet nach Japan befördert. Sendungen	Anzahl der aus Japan nach dem Reichs- postgebiet befördert. Sendungen	Summe der ausge- wechselt. Sendung.
1885	95 430	68 460	163 890	1885	64 438	46 657	111 095
1886	115 310	56 830	172 140	1886	70 400	49 700	120 100
1887	155 003	53 702	208 705	1887	91 761	62 546	154 307
1888	216 719	166 252	382 971	1888	84 466	65 885	150 351
1889	157 411	179 941	337 352	1889	128 342	81 072	209 414
1890	217 694	132 937	350 631	1890	112 286	87 281	199 567
1891	175 294	291 145	466 439	1891	141 728	126 864	268 592
1892	138 739	100 601	239 340	1892	58 282	88 048	146 330
1893	119 482	94 156	213 638	1893	77 700	91 906	169 606
1894	120 096	98 860	218 956	1894	96 590	102 350	198 940
1895	125 165	103 597	228 762	1895	137 784	100 612	238 396
1896	150 125	112 946	263 071	1896	160 280	132 280	292 560
1897	164 214	101 904	266 118	1897	138 402	118 235	256 637
1898	265 596	191 103	456 699	1898	151 882	124 774	276 656
1899	338 305	291 654	629 959	1899	177 369	149 147	326 516
1900	480 955	479 044	959 999	1900	304 090	198 763	502 853
1901	901 511	1 745 762	2 647 273	1901	321 248	207 739	528 987
1902	1 029 459	1 333 083	2 362 542	1902	410 479	226 834	637 313
1903	1 239 172	963 409	2 202 581	1903	419 641	222 842	642 483
1904	1 665 988	1 272 484	2 938 472	1904	435 900	263 930	699 830

Übersicht über den Postverkehr des Reichspostgebiets mit **Australien**.

Jahr	Anzahl der aus dem Reichs- postgebiet nach Australien befördert. Sendungen	Anzahl der aus Australien nach dem Reichs- postgebiet befördert. Sendungen	Summe der ausge- wechselt. Sendung.	Jahr	Anzahl der aus dem Reichs- postgebiet nach Australien befördert. Sendungen	Anzahl der aus Australien nach dem Reichs- postgebiet befördert. Sendungen	Summe der ausge- wechselt. Sendung.
1885	100 163	107 820	207 983	1895	460 521	192 211	652 732
1886	126 256	83 260	209 516	1896	392 085	209 824	601 909
1887	185 562	87 081	272 643	1897	389 282	195 538	584 820
1888	185 412	86 549	271 961	1898	395 992	238 194	634 186
1889	227 884	131 751	359 635	1899	463 403	267 147	730 550
1890	331 027	94 127	425 154	1900	686 925	399 148	1 086 073
1891	286 309	102 815	389 124	1901	1 009 596	424 434	1 434 030
1892	335 307	111 470	446 777	1902	1 059 527	493 724	1 553 251
1893	340 729	197 097	537 826	1903	993 515	438 136	1 431 651
1894	434 984	168 293	603 277	1904	1 042 804	457 966	1 500 770

Anlage 16.

Übersicht über den Postverkehr des Reichspostgebiets mit Ost- und Südafrika.

Jahr	Abgegangen vom Reichspostgebiet nach					Eingegangen im Reichspostgebiet von					Summe der mit den ost- und süd-afrikanischen Gebieten aus- gewechselten Sendungen (Sp. 6 + 11)
	Deutsch- Ost- afrika	Kapland (Bet- schuana- land und Natal)	Oranje- Frei- staat	Südafri- kanische Republik (Trans- vaal)	Zu- sammen	Deutsch- Ost- afrika	Kapland (Bet- schuana- land und Natal)	Oranje- Frei- staat	Südafri- kanische Republik (Trans- vaal)	Zu- sammen	
1	2	3	4	5.	6	7	8	9	10	11	12
1889	3 560	115 014	80 060	11 910	138 544	3 050	45 392	1 730	2 440	52 612	191 156
1890	4 509	133 041	11 710	16 280	165 540	3 425	52 031	6 560	8 160	70 176	235 716
1891	21 209	113 071	10 440	19 710	164 430	10 034	53 328	9 970	16 290	89 622	254 052
1892	30 396	120 834	16 950	32 500	200 680	13 863	63 240	10 040	35 150	122 293	322 973
1893	28 960	119 240	20 820	44 050	213 070	11 946	29 288	5 090	14 520	60 844	273 914
1894	40 986	130 174	30 450	73 710	275 320	15 727	71 711	12 150	36 570	137 158	412 478
1895	68 640	186 208	38 380	124 410	417 638	24 108	82 817	19 380	77 550	203 855	621 493
1896	65 944	248 733	43 390	167 150	525 217	33 896	116 951	24 760	125 020	300 627	825 844
1897	109 929	274 110	48 520	188 230	620 789	48 005	146 784	25 310	165 030	385 129	1 005 918
1898	126 182	372 788	51 620	212 230	762 820	88 501	147 109	25 760	167 990	429 360	1 192 190
1899	185 052	354 731	57 910	245 880	843 573	125 134	196 827	40 040	221 100	583 101	1 426 674
1900	252 224	352 263	30 250	122 940	757 677	209 654	169 806	12 720	42 580	434 760	1 192 437
1901	279 876	310 340	12 210	46 060	648 486	228 076	185 268	11 820	34 770	459 934	1 108 420
1902	298 572	331 597	17 840	80 260	728 299	257 807	188 906	16 000	45 920	508 633	1 236 932
1903	373 054	334 830	24 580	135 350	867 814	276 218	201 229	18 680	138 778	634 905	1 502 719
1904	439 919	353 104	28 250	153 035	974 308	324 287	192 681	21 390	114 346	642 704	1 617 012

Verzeichnis der auf deutschen Werften gebauten Reichspostdampfer des Norddeutschen Lloyd (bzw. der Hamburg-Amerika-Linie).

* = Doppelschraubendampfer

Jahr des Stapel- laufs	Name des Dampfers	Erbauende Werft	Gesamtpreis, ein- schl. Kosten d. Aus- rüstung bis zur Ein- stellung i. d. Betrieb M.	Raumgehalt in Registertonnen		Indizierte Pferde- kräfte	Verwendung und Bemerkungen
				brutto	netto		
1886	Preussen	A.-G. „Vulkan“, Stettin	2 450 000 ¹⁾	4 577	2 880	4 000	Ostasien
1886	Bayern	„	2 460 000 ¹⁾	4 574	2 877	4 000	„
1886	Sachsen	„	2 440 000 ¹⁾	4 571	2 874	4 000	„
1886	Stettin	„	930 000 ¹⁾	1 815	1 079	1 600	} Anschluslinie
1886	Lübeck	„	920 000 ¹⁾	1 815	1 079	1 600	
1886	Danzig	„	944 000 ¹⁾	1 814	1 080	1 600	
1889	Kaiser Wilhelm II. („Hohenzollern“ seit 1900)	„	u. ²⁾ 3 500 000	6 990	3 321	6 500	Australien
1894	*Prinz-Regt. Luitpold	F. Schichau, Danzig	3 214 000 ¹⁾	6 288	3 920	5 500	} Ostasien und Australien
1894	*Prinz Heinrich	F. Schichau, Elbing	3 331 000 ¹⁾	6 263	3 902	5 800	
1896	*Friedrich der Grosse	A.-G. „Vulkan“, Stettin	u. 4 500 000	10 695	6 853	7 200	Australien
1896	*Barbarossa	Blohm & Voss, Hamburg	u. 4 500 000	10 915	6 521	7 000	„
1896	*Bremen	F. Schichau, Danzig	u. 5 100 000	10 525	6 682	8 000	„
1896	*Königin Luise	A.-G. „Vulkan“, Stettin	u. 5 000 000	10 566	6 790	7 000	„
1899	*König Albert	„	u. 5 500 000	10 643	6 590	9 000	Ostasien
1899	*Hamburg	„	u. 5 500 000	10 600	6 598	9 000	„
1899	*Grosser Kurfürst	F. Schichau, Danzig	u. 6 000 000	13 182	8 220	9 700	Hamb.-Amer.-Linie Australien

		Blohm & Voss, Hamburg								
1899	*Rhein	A.-G. „Vulkan“, Stettin	u. 4 000 000	10 058	6 398	5 500	Australien			
1900	*Kiantschou (Prinzess Alice f)		u. 5 500 000	10 911	6 721	9 000	Ostasien			
							Hamb.-Amer.-Linie			
							f) Name nach Übernahme durch den Nordd. Lloyd			
1900	*Prinzess Irene	„	u. 5 500 000	10 881	6 687	9 000	Ostasien			
1902	*Zieten	F. Schichau, Danzig	u. 3 900 000	8 043	5 052	6 600	„			
1902	*Roos	Joh. C. Tecklenborg,	u. 3 800 000	8 022	5 013	6 300	„			
		A.-G., Geestemünde								
1902	*Seydlitz	F. Schichau, Danzig	u. 3 700 000	7 942	4 971	6 000	„			
1903	*Prinz Waldemar	G. Seebeck, A.-G., Bremerhaven	u. 1 500 000	3 227	1 737	2 500	ostasiatisch- australische An- schlusslinie			
1903	*Prinz Sigismund	A.-G. „Weser“, Bremen	u. 1 500 000	3 302	1 844	5 500	Ostasien —			
1903	*Gneisenau	A.-G. „Vulkan“, Stettin	u. 3 800 000	8 081	5 003	6 000	Australien			
1904	*Prinz Eitel Friedrich	„	u. 4 500 000	8 865	5 001	7 500	Ostasien			
1904	*Scharnhorst	Joh. C. Tecklenborg, A.-G., Geestemünde	u. 3 900 000	8 131	5 058	6 300	Australien			
1906	*Bülöw	„	u. 4 200 000	9 028	5 224	6 000	„			
1906	*Goeben	A.-G. „Weser“, Bremen	u. 4 000 000	u. 8 500 ²⁾ u. 5 500 ³⁾		6 000	„			
1906	*York	F. Schichau, Danzig	u. 4 200 000	8 901	5 133	6 000	„			
1906	*Prinz Ludwig	A.-G. „Vulkan“, Stettin	u. 5 000 000	9 630	5 704	7 000	„			
		zusammen	115 289 000	239 355		183 700				

1) Entnommen dem Archiv f. P. u. T. 1895, S. 462. — Der Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ ist darin nicht mit aufgeführt, gehört aber hierher, weil er nach dem betreffenden Jahresberichte des Nordd. Lloyd ausdrücklich für den Reichspostdampferdienst gebaut worden ist.

2) Der Zusatz u. (= ungefähr) bezeichnet, dass der Preis in Ermanglung genauerer Angaben nur geschätzt ist. Und zwar ist das geschehen nach den Dampfern, für die genaue Preisangaben vorlagen, unter Berücksichtigung der Verschiedenheit des Bruttoreumgehalts und der Maschinenstärken sowie der Höhe der jeweiligen Materialpreise und Arbeitslöhne.

3) Über den Raumgehalt geben die Register des Germanischen Lloyd noch keinen Aufschluss. Die Angaben sind dem „Nauticus“ 1903 (S. 516) entnommen.

Verzeichnis der auf deutschen Werften gebauten Reichspostdampfer der Deutschen Ostafrika-Linie.

* = Doppelschraubendampfer.

Jahr des Stapel- laufs	Name des Dampfers	Erbauende Werft	Gesamtpreis, einschll. Kosten der Aus- rüstung bis zur Ein- stellung i. d. Betrieb	Raumgehalt in Registertonnen	Indizierte Pferde- kräfte	
			M.	brutto	netto	
1891	Kaiser	Reihertslieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik, Hamburg	1 410 559 ¹⁾	2 724	1 714	1 800
1892	Kanzler	Blohm & Voss, Hamburg	1 132 592 ¹⁾	2 926	1 840	1 600
1896	* Herzog	Blohm & Voss, Hamburg	1 920 068 ¹⁾	4 933	3 048	2 200
1896	* König	Reihertslieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik, Hamburg	1 981 280 ¹⁾	4 820	2 984	2 200
1900	* Kronprinz	Blohm & Voss, Hamburg	rd. 2 500 000 ²⁾	5 645	3 558	3 200
1900	Gouverneur	Reihertslieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik, Hamburg	u. ³⁾ 1 500 000	3 336	2 096	1 500
1900	Präsident	Blohm & Voss, Hamburg	u. 1 500 000	3 310	2 069	1 600
1901	* Kurfürst ⁴⁾	Reihertslieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik, Hamburg	u. 2 700 000	5 655	3 539	3 500
1902	* Bürgermeister	Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, Flensburg	u. 2 800 000	5 904	3 672	3 600
1903	* Prinzregent	Blohm & Voss, Hamburg	u. 2 900 000	6 341	3 747	4 000
1903	* Feldmarschall	Reihertslieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik, Hamburg	u. 2 900 000	6 142	3 819	4 000
1905	* Admiral	Blohm & Voss, Hamburg	u. 2 800 000	6 341	3 696	4 000
1906	* Prinzessin	Blohm & Voss, Hamburg	u. 2 800 000	6 387	3 697	4 000
zusammen			28 844 499	64 464		37 200

1) Drucks. d. R. 1899/1900, S. 4414.

2) Nauticus 1904, S. 261.

3) Vergl. Anmerkung 2 in Anlage 17.

4) Im Jahre 1904 gestrandet und vollkommen verloren gegangen.

Auf deutschen Werften ausgeführte Umbauten usw. von Reichspostdampfern des Norddeutschen Lloyd.

Jahr	Name des Schiffes	Betrag M.	Der Umbau be- stand in	Be- merkungen
1886	D. Neckar	260 000 ¹⁾	Erneuerung der Kesselanlagen, Einrichtungen, die durch die Anforderungen des Subventions- vertrags nötig wurden.	Die Dampfer sind sämtlich in den Jahren 1872 bis 1875 auf englischen Werften ge- baut.
1886	„ Oder	580 000 ¹⁾		
1886	„ General Werder	340 000 ¹⁾		
1886	„ Hohenzollern	260 000 ¹⁾		
1886	„ Hohenstaufen	310 000 ¹⁾		
1886	„ Salier	230 000 ¹⁾		
1886	„ Habsburg	280 000 ¹⁾		
1886	„ Braunschweig	480 000 ¹⁾		
1886	„ Nürnberg	380 000 ¹⁾	Erneuerung der Kessel und Maschinen und sonstige Erneuerungen	
1890	„ Hohenstaufen	} 1 252 000 ²⁾		
1890	„ Hohenzollern			
1891	„ Habsburg	} 1 178 788 ³⁾		
1891	„ Salier			
1892	„ Preussen	584 228 ¹⁾	Erneuerung der Kesselanlagen	Ausführende Werft: Blohm & Voss, Hamburg
1893	„ Bayern	1 130 813 ¹⁾	Verlängerung um 16,8 m	
1893	„ Sachsen	1 158 132 ¹⁾	desgl.	
1895	„ Preussen	854 159 ¹⁾	Verlängerung um 20,4 m	
1895	„ Stettin	u. 500 000	Verlängerung um 17,3 m, Erneue- rung der Kessel	Ausführende Werft: G. Seebeck, A.-G., Geestemünde
zusammen		9 778 120		

¹⁾ Entnommen dem Archiv f. P. u. T. 1895, S. 462.

²⁾ Jahresbericht des Nordd. Lloyd von 1891.

³⁾ Desgl. 1892.







14 DAY USE
RETURN TO DESK FROM WHICH BORROWED
LOAN DEPT.

This book is due on the last date stamped below, or
on the date to which renewed.

Renewed books are subject to immediate recall.

RECEIVED MAR 5 1959	
MAR 9 - 1959	

LD 21A-50m-9.'58
(6889s10)476B

General Library
University of California
Berkeley

